गैस प्राप्त नहीं होने के कारण जो औद्योगिक इकाइयां बंद हो गई हैं, करीब 100 करोड़ रुपयों के इन्वेस्टमेंट से निर्मित इन फैक्टरियों में कार्यरत करीब 15 से 20 हजार मजदूर तथा उनके परिवार के करीब 25,000 व्यक्तियों के समक्ष बेरोजगारी तथा जीवन-यापन की समस्या उत्पन्न हो गई है। इन उद्योगों में ज्यादातर मजदूर अल्पसंख्यक व अनुसूचित जनजाति वर्ग के है, जो कि अब भुखमरी के कगार पर पहुंच गए हैं।

इसके साथ ही साथ उद्योगपतियों को भी अपने रोजगार से हाथ पड़ा है। इससे जहां एक ओर औद्योगीकरण प्रभावित हो रहा है, वही फैक्टरियों से प्राप्त होने वाली ड्यूटी का नुकसान भी हो रहा है।

मैं केन्द्र सरकार से इस विशेष उल्लेख के माध्यम से अनुरोध करना चाहती हूं कि मजदूरों की रोजी-रोटी उपलब्ध कराने, सरकार की राजस्व हानि रोकने तथा बंद हो रही फैक्टरियों को चालू रखने के लिए पूर्व की तरह एपीएम प्राकृतिक गैस उपलब्ध कराने का कष्ट करें।

GOVERNMENT BILLS

The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2008.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2008.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय मैं प्रस्ताव करता हूं:

कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-2009 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।

The question was proposed.

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): श्री ललित किशोर चतुर्वेदी।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008 और 2009 भारत की संचित निधि में से 1,47,667 करोड़ 84 लाख और 53 हजार रुपए, केन्द्रीय सरकार के प्राक्कलित व्यय की बाबत अनुदानों को चुकाने के लिए स्वीकृति हेतु सदन में लाए हैं। इस पर भाग संख्या 1 से 15 तक तो राजस्व आय-व्यय, निधियों के लिए विनियोग और भारत सरकार को डिविडेंट के भुगतान के लिए है, किन्तु जो मांग संख्या 16 है, वह निर्माण-व्यय से सम्बन्धित है। इस विषय में कुछ बिन्दुओं की ओर मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

गत वर्ष की तुलना में रेलवे की क्षमताओं में और प्रावधानों में उन्होंने जो बढ़ोतरी की है, वह एक शुभ लक्षण है। उसके लिए वह धन्यवाद के पात्र हैं। किन्तु यह शुभ लक्षण यह साबित करता है, यह सिद्ध करता है कि यदि रेलवे की क्षमताओं का उचित रूप से दोहन किया गया और रेलवे के लिए आवंटित धनराशि का आर्थिक उपयोग ठीक रूप से किया गया, तो इस क्षेत्र में बहुत-कुछ किया जा सकता है। केवल कुछ राज्यों तक सीमित रह कर या किसी क्षेत्र-विशेष तक सीमित रह कर न तो तंत्र का विकास होगा और न ही देश की आर्थिक संरचना में कोई महत्वपूर्ण भूमिका निभाई जाएगी।

महोदय, यदि हम 1950 से 1951 तक के लिए रेलवे का आकलन करने की कोशिश करें, तो 1950-51 में 1,284 मिलियन यात्रियों और 93 मिलियन टन माल का परिवहन किया जाता था। उसकी तुलना में वर्ष 2006-2007 में रेल के द्वारा 6,219 मिलियन यात्री और 728 मिलियन टन माल ले जाया गया। इस अरसे में संसाधनों के अभाव में रेलवे नेटवर्क में बहुत कम वृद्धि हुई है। परिणाम यह हुआ है जो विद्यमान मार्ग हैं, उन पर सारा भार आ गया है और उच्च गहनता वाले मार्ग प्राय: अवरुद्ध हो गये हैं। आलम यह है कि जब किसी क्षेत्रीय महाप्रबंधक से या माननीय मंत्री महोदय से या किसी क्षेत्रीय प्रबंधक से नई गाड़ी चलाने की चर्चा की जाती है... महोदय, फेरे बढ़ाने की चर्चा की जाती है, दूरी बढ़ाने की चर्चा की जाती है, तो एक रटा-रटाया उत्तर मिल जाता है और उस में कहा जाता है कि मार्ग की क्षमता नहीं है, जब कभी वृद्धि

1.00 P.M.

होगी, तब विचार किया जाएगा। महोदय, यह किस बात को परिलक्षित करता है? यह इस बात को परिलक्षित करता है कि एक दूरदृष्टि का अभाव लगातार रहा है। चाहे वोटों की खातिर, चाहे नामवरी की खातिर हो, योजना स्वीकृत हो जाती है, किन्तु वर्षों तक घिसटती रही है। मैं मंत्री महोदय के ज्ञान में एक-दो उदाहरण लाना चाहता हूं। उदाहरण के लिए नई लाइनों के ऐसे कई काम गिनाए जा सकते हैं जिनकी स्वीकृति 10-12 साल पहले हो गयी, किन्तु उस पर परियोजना की लागत का केवल 20 से 25 प्रतिशत भी खर्च नहीं हुआ है। कुछ काम तो ऐसे हैं जो चौथी परियोजना में स्वीकृत किए गए, लंबित पड़े हैं और उन पर केवल 20 से 25 प्रतिशत से अधिक खर्च नहीं हुआ। महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि चौथी परियोजना में जो काम स्वीकृत हुए आज उनकी हालत यह हो गयी है कि उनकी अनुमानित लागत काफी बढ़ गयी है और जो धनराशि उपलब्ध करायी जा रही है, पिछले वर्ष करायी गयी और अब करायी जा रही है, उस में दूर तक आशा भी नहीं है कि यह योजना कब पूरी होगी।

महोदय, मैं एक दूसरा उदाहरण माननीय मंत्री को और देना चाहता हूं। वर्ष 1997 में 462.67 करोड़ की परियोजना स्वीकृत हुई, मार्च, 2007 तक उस पर 15.37 करोड़ खर्च हुआ और पिछली बार इस पर 10 करोड़ का प्रावधान रखा गया था। क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि क्या 40 वर्षों में भी यह योजना पूरी हो जाएगी। महोदय, आर्थिक प्रबंधन के सारे सिद्धांतों को ताक में रखकर केवल वोटों की खातिर कुछ क्षेत्रों को लाभांवित करने की दृष्टि से पैसे की जो बंदरबांट की जाती है, उससे किसी का भला होने वाला नहीं है। महोदय, 93 परियोजनाएं लंबित हैं जिन में से 57 परियोजनाएं ऐसे हैं जिनकी कार्यावधि का लक्ष्य अभी तक तय नहीं हुआ है। आप एप्रोप्रिएशन लेकर आ गए हैं, मैं पिछली बार के आंकड़ों का जिक्र करूंगा, किन्तु आप से यह निवेदन करना चाहता हूं कि आप इस बैकलॉग को देखिए और इस पर विचार कीजिए।

महोदय, जहां तक भौतिक लक्ष्यों की प्राप्ति का प्रश्न है, गत वर्ष 2007-2008 में नई लाइनों के लिए खर्च 16 करोड़ से बढ़ाकर 2710 करोड़ कर दिया गया है, किन्तु भौतिक लक्ष्य 500 किलोमीटर से घटाकर 155 किलोमीटर कर दिया है। मैं आप से पूछना चाहता हूं कि जो फाइनेंस दिया गया है और जो काम पूरे करने हैं, वे कैसे होंगे? आप तीन सालों की कहानी उठाकर देख लीजिए, आप को सारे आंकड़े इसी प्रकार के मिलेंगे। मैं पूछना चाहता हूं कि जब आप के भौतिक लक्ष्य ही पूरे नहीं हो सकते तो वित्तीय लक्ष्यों को बढ़ाने का क्या औचित्य है? वह आप ने बढ़ा दिया और सदन में ताली पिटवा दी और आप सदन में एप्रोप्रिएशन लेकर आ गए, मैं आप से निवेदन करना चाहता हूं कि अगर आप सो नहीं रहे हैं, तो इन बातों का उत्तर अवश्य देंगे, ऐसा मेरा विनम्र निवेदन है।

श्री लालू प्रसाद: आप से ज्यादा अलर्ट हैं। ...(व्यवधान)... अपना हैड फोन निकालकर रख दीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय, यही स्थिति आमान परिवर्तन के विषय में कमोवेश है, आपने पिछले पांच सालों में जो लक्ष्य निर्धारित किए हैं, उनके भौतिक लक्ष्य में आप बहुत पीछे रहे हैं। मैं विस्तार से नहीं कहना चाहता, लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि वर्ष 2007-2008 में, यानी पिछले वर्ष आपने आमान परिवर्तन के लिए प्रावधान किया 2,414.31 करोड़ का, जिसे बढ़ाकर आपने कर दिया 2,770 करोड़ का, जिसमें भौतिक लक्ष्य था 1800 किलोमीटर का, उसे घटाकर आपने कर दिया 1650 किलोमीटर का, इसमें उपलब्धि कितनी हुई? यह हुई 1,436 किलोमीटर की। अब आप बताइए कि आप अगले वर्ष का क्या एप्रोप्रिएशन हमसे करवाना चाहते हैं, अगर पिछले वर्ष की आपकी आमान परिवर्तन की यह स्थिति है?

महोदय, आमान परिवर्तन के बारे में मैं कुछ और कहना चाहूंगा। जो आमान परिवर्तन का काम बच गया है, उस पर मैं मंत्री महोदय का ध्यान रेलवे बजट के दौरान अपने प्रस्तुतीकरण के दौरान आकर्षित कर चुका हूं। इसे मैं दोबारा नहीं कहना चाहता, किन्तु टुकड़ों-टुकड़ों में कार्य करने से समस्याएं बढ़ती हैं, घटती नहीं है। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में बताया गया है, जो सवाई माधोपुर-जयपुर लाइन के दोहरीकरण के संबंध में मैंने किया था, कहते हैं कि इस मार्ग पर पर्याप्त मात्रा में माल परिवहन नहीं हो रहा है। बड़ी लाइन से जुड़ गया है, सब प्रोमिनेंट लाइन से अब जयपुर जुड़ सकता है, लेकिन कहा जा रहा है कि दोहरीकरण नहीं हो सकता है। मैं माननीय मंत्री महोदय आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जयपुर-रींगल-सीकर-चुरू-गंगानगर लाइन का आमान परिवर्तन हो रहा है, इस लाइन पर माल यातायात का भार बढ़ेगा। इस पर आप कुछ फ्यूचर का तो करिए, कुछ सोचिए तो सही। अगर आप विचार करेंगे, तो निश्चित रूप से लगेगा कि

इसका दोहरीकरण एकदम आवश्यक है। यह स्थिति केवल राजस्थान की नहीं है, हिन्दुस्तान के कई भागों में इस प्रकार की स्थिति पैदा हो रही है। मुझे जानकारी मिली है कि 1.4.1992 से पहले 27,349 किलोमीटर लंबाई में मीटरगेज और नैरोगेज लाइन थी, इन मीटरगेज और नैरोगेज का आमान परिवर्तन करके ब्रोडगेज में परिवर्तन करना आपकी निधि के लिए फायदेमन्द है, लोगों के आवागमन के लिए फायदेमन्द है, माल के परिवहन के लिए फायदेमंद है, पैसा आएगा, जनता को राहत मिलेगी। ऐसा बताया गया है कि अभी 14,060 किलोमीटर का आमान परिवर्तन अभी शेष हे, जो वर्ष 1992 में 27,349 किलोमीटर था। इसमें 7,639 किलोमीटर पर काम प्रगति पर है, किन्तु जो बाकी बचा हुआ 6,421 किलोमीटर है, मैंने कैलकुलेट किया है, मैं इसका सदस्य हूं, इसके लिए 10 हजार करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। मेरा ऐसा मानना है कि रेलवे मंत्रालय इतनी धनराशि की आसानी-पूर्वक व्यवस्था कर सकता है। यह एक वर्ष में आपको नहीं करना है, इसे आप तीन वर्ष में विभाजित कर दीजिए, 3,500 करोड़ रुपया एक साल के लिए चाहिए। आगामी तीन वर्ष में 3500 करोड़ रुपया आवंटित करके 10 हजार करोड़ ले आइए, निश्चित रूप से पूरा मीटरगेज ब्रोडगेज में बदल जाएगा। यह 25 हजार करोड़ के लाभ में से इतनी धनराशि निकालना क्या ज्यादा कठिन है? मैं यह चाहता हूं कि जब आप एप्रोप्रिएशन के लिए यहां आए हैं,तो इन सब बिन्दुओं पर आप निश्चित-पूर्वक विचार करें। मंत्री महोदय, कुछ साहसी और बनिए, आमान परिवर्तन के लक्ष्य को दुगना करिए और तय करिए कि 2010 तक प्राथमिकता के अनुसार इसको पूरा किया जा सके। कभी कहा जाता है कि शायद इतना पैसा नहीं जुटा पाएंगे। आप खाने के क्षेत्र में Public Private Participation में मत जाइए, मुसीबत हो रही है, तकियों में और चादरों में मत जाइए ...(**व्यवधान**)... मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि Public Private Participation में इसके लिए धनराशि की व्यवस्था की जा सकती है, मैं सैद्धांतिक रूप से Public Private Participation का विरोधी नहीं हूं, Public Private Participation किन कामों में होना चाहिए, इसका criteria तय होना चाहिए, consumer articles में नहीं होना चाहिए। मेरी आपके साथ सहमति है, जनता को निश्चित रूप से सहायता मिले, इसके बारे में मेरी सहमति है, कर्मचारियों को न हटाया जाए, इस बारे में मेरी सहमति है, उनका दुरुपयोग नहीं होना चाहिए, इस बारे में सहमति है। जिन कामों के लिए पैसा नहीं है, वह उपलब्ध कराया जा सकता है, नया काम किया जा सकता है, ब्रॉडगेज में परिवर्तन किया जा सकता है, मैं कहना चाहता हूं कि निश्चित रूप से आप यह धनराशि मुहैया कराने का प्रयास करें। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि अगर मीटर गेज परिवर्तित हो गया, तो नैरोगेज भी निश्चित रूप से बन जाएगा, इस कार्य को आप वरीयता दीजिए। यह बात दोहरीकरण पर भी लागू होती है। मुझ यह जानकारी है कि दोहरीकरण की 124 परियोजनाएं चल रही हैं, जिन पर 9,000 करोड़ रुपए की लागत आने वाली है, इसमें 3,825 किलोमीटर लाइनें और जुड़ सकती हैं (**समय की घंटी**) मैं तो पहला स्पीकर हूं, अभी तो 4 घंटे हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): But the problem is that your party has got 45 minutes and you have four speakers. That is the problem. There are three other speakers. You have already taken fifteen minutes. So, you conclude in two minutes.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि 29 काम तो ऐसे हैं, जिनके लक्ष्य ही निर्धारित नहीं किए गए हैं। अभी तो दोहरीकरण का काम वहां हो रहा है, जहां tracks की क्षमता saturated हो गई है, आगे यातायात लेने की क्षमता नहीं है। आप Public Private Participation के माध्यम से इन कार्यों को करिए। जहां तक राजस्थान का सवाल है, मैं कहना चाहता हूं कि वर्तमान में फुलेरा से जयपुर, जयपुर से बांदीकुई, और अलवर से रिवाड़ी के दोहरे खंडों की स्वीकृति हुई है, इनका लक्ष्य 2008-09 का है और 2009-10 का अलवर-हरसौली का है, किन्तु पुराना जो रिकॉर्ड है, वह यह है कि कभी भी नियोजित समय पर कार्य पूरे नहीं होते हैं। क्या मंत्री महोदय हमें आश्वस्त करेंगे कि ये कार्य लक्ष्य के अनुसार पूरे हो जाएंगे? राजस्थान में दोहरीकरण की कोई स्वीकृति नहीं है। जैसा मैंने कहा कि जब विस्तार से चर्चा होती है, तो कहा जाता है कि यह मार्ग saturated हो गया है और इसीलिए मैं कहना चाहता हूं कि आप भी जरा सवाई माधोपुर से नागदा तक की स्टडी करवा लीजिए, क्योंकि सारी दक्षिण की रेलें, पश्चिम की रेलें वहां तक जाती हैं। इनका तिहराकरण और चौहराकरण किया जाना आवश्यक है, ताकि दक्षिण और दक्षिण पूर्व को जाने वाली रेलों को उधर से निकाला जा सके। बांदीकुई से अलवर तक भाग आपने छोड़ दिया है। क्या पूरा हो गया है, कहीं नज़र न लग जाए। अगर यह पूरा होगा, तभी तो दिल्ली से अजमेर तक के दोहरीकरण का फायदा होगा। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप कोटा-बीना लाइन का दोहरीकरण कर रहे हैं, विद्युतीकरण भी कर रहे हैं, किन्तु उसके कारण फिर कोटा-सवाई माधोपुर पर भार पड़ने वाला है और इसीलिए दोहरीकरण और electrification भी आप साथ ही करिए, वरना आगे और भी समस्या पैदा हो जाएगी।

मेरा माननीय मंत्री महोदय, से आग्रह है कि बीस वर्षों में परिवहन में जो वृद्धि हुई है, उसका आकलन किया जाए। फिजीकल खण्डों के हिसाब से आकलन किया जाए, परिवहन की गहनता पर जो व्यवधान पैदा होता है, उसको देखा जाए। वरीयता और financial return के आधार पर मूल्यांकन किया जाए, पीपीपी में जाया जाए, अन्य साधनों से निश्चित अवधि में पूर्ण करने का कार्यक्रम बनाया जाए। यह हो जाएगा तो भूमि allotment की समस्या भी साथ-साथ शुरू हो जाएगी, वरना कहने का मौका नहीं मिलेगा कि योजना पहले शुरू हो गई तथा भूमि बाद में allot हो रही है और राज्य सरकारें सहयोग नहीं कर रही हैं, काम पूरा नहीं हो रहा है और हम और आप टुकर-टुकर करके देख रहे हैं। इसलिए मैं इस काम को करने के लिए कहना चाहता हूं। कंटेनर डिपो, कंटेनर परियोजना, छोटी दूरी की सवारी गाड़ियां, परिवहन के माध्यम से सार्वजनिक संस्थानों को भुगतान किया जा सकता है। आवश्यकता हो तो बीओटी के आधार पर उस काम को करने की कृपा करें।

मैं विद्युतीकरण के संबंध में भी चर्चा करना चाहता हूं, मैं जयपुर से सवाई माधोपुर के विद्युतीकरण की मांग करता हूं। दिल्ली से अजमेर की विद्युतीकरण के एक दीर्घकालीन योजना बनाइए। अभी फिलहाल बड़ी प्रशंसा हुई थी, आप प्रशंसा के योग्य भी हैं।

आपने पश्चिमी पूरी कोरिडोर के लिए योजना बनाई है, किन्तु पश्चिम से दिल्ली और दिल्ली से पूर्व diagonal कोरिडोर की मांग उठने लगी है, इसकी भी चिंता कीजिए। क्यों नहीं शेल्फ प्रोजेक्ट बनाकर रखें, शेल्फ में पड़े रहेंगे, जब चाहें, निकाल लीजिए और काम शरू हो जाए, उस पर काम शुरू हो जाएगा। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना तक, बारहवीं पंचवर्षीय योजना तक, 2020 तक काम पूरा किया जा सकता है, इस तरह से योजना बनाने की आवश्यकता है और यह बात समझ लीजिए, यह मेरा निवेदन है कि डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर के लिए जब तक दोहरी रेलवे लाइन नहीं जाएगी, सारी लाइनें विद्युतीकृत नहीं होंगी, तब तक इसका लाभ नहीं मिलने वाला है। मैं मंत्री महोदय को इसके लिए धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने वैगन frequency को सात दिन से घटा कर तीन दिन कर दिया है, किन्तु इसको और घटाने की आवश्यकता है, घटाई जा सकती है, जब मैं रेलवे कमिटी में चर्चा करता हूं तो इस बात को ध्यान में लाया जाता है। मेरा निवेदन है कि भूतल परिवहन मंत्रालय जैसी गोल्डन कोरिडोर योजना, गोल्डन डायगोनल योजना की तर्ज पर रेलवे विभाग भी अपनी योजना को बनाए और बना काम पूरा करने की कोशिश करे, ऐसा मेरा कहना है। आठ-नौ हजार किलोमीटर लाइनें ऐसी हैं, जिनका तिहरीकरण और चौहरीकरण किया जाना चाहिए, कुछ की स्वीकृति हो गई है, काम चालू हो गया है। मेरा कहना है कि एक काम और करें, जिसकी बहुत बड़ी कमी है, शिलान्यास तो हो जाता है, किन्तु उद्घाटन खिसकता रहता है। काम कब पूरी होगी, इसकी तिथि तय नहीं होती है, और तय होती है तो पूरी नहीं होती है, परिणाम लंबित रहता है, परियोजनाओं में स्लीपेज हो जाती है, कास्ट excalation हो जाता है, Time extension हो जाता है, कैसे पूरा करेंगे। नए कोच के निर्माण की बहुत चर्चा की जाती है। पिछले दो वर्षों से हमसे कहा जाता है कि विशेष ट्रेन में हम उन कोचेज को लगाएंगे, जिनमें सीटें अधिक होंगी। सुने हुए दो साल तो बीत गए, माननीय मंत्री महोदय बताने की कृपा करें कि किन ट्रेनों में वह कोच लगी है, वह कोचेज कहां हैं? वह बन ही नहीं रही है, मुझे उस कोच फैक्ट्री में जाने का मौका मिला है। जब बनेंगे ही नहीं तो लगेंगे कहां से। कहते हैं कि कई कंपनियों से बीपी के करार होने वाले हैं, जरा बताइए कि वह कौन-सी कंपनियां हैं, वरना हमारे यहां बड़ी जोरदार कहावत है, "My daughter's marriage is half settled. Only his consent is required", लड़की की शादी तय हो गई, किन्तु अभी दुल्हा राजी है या नहीं, यह पता नहीं है, आपने करार की चर्चा तो कर दिया, किन्तु करार के आधार पर कौन-सी कंपनी है, जो करार किया है, यह बताने की कृपा करें। मेरा कहना है कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में जितनी कोचेज की आवश्यकता होगी, उसका calculation कीजिए। सवारियों के लिए क्या होगा, माल के लिए क्या होगा, कैसे बनेंगे, इस बात के लिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं और पैसेंजर कोच निर्माण के लिए अगर दो नए उपक्रम खड़े कर दिए जाएं, तो काम पूरा होगा, वरना बिलकुल पूरा नहीं होगा। आप Appropriation पास करने जा रहे हैं, हम तो अल्पमत में हैं, आप पास करा ले जाएंगे, इसलिए मेरा निवेदन है ...(**समय की घंटी**).. एक चर्चा हुई है कि हमारी क्षमता दो सौ इंजन तैयार करने की है। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती वृंदा कारत (पश्चिम बंगाल): राज्य सभा में आपका बहुमत हो गया है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): चतुर्वेदी जी, खत्म कीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: बस मैं थोड़ा और बोलूंगा। महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं, अभी कहा गया कि दो सौ इंजन हम तैयार करेंगे, मुझे उस चितरंजन कारखाने की क्षमता को देखने का भी अवसर मिला है। उसकी कैपेसिटी तीन सौ तक ले जाई जा सकती है, तो ले जाइए। जैसे-जैसे रेल लाइनों का दोहरीकरण हो रहा है, ट्रैफिक बढ़ रहा है, हर वर्ष सौ पैसेंजर गाड़िया नई चलानी होंगी, इसलिए मेरा निवेदन है कि रेल इंजन का एक नया कारखाना भी आप खड़ा करने की कोशिश कीजिए। मैं निवेदन करना चाहता हूं आपसे, मैंने कुछ बातों की चर्चा की है, किंतु पुराने पुल, पुराने सिग्नल, पुरानी रेलों के नवीनीकरण का कार्य ऐसा है कि बहुत ज्यादा बैकलॉग हो गया है। बहुत पीछे हैं, हमारे किए गए नक्शे हमने पूरे नहीं किए, सिग्नल प्रणाली कहा जाता है कि तब भी ठेकेदारों की कमी है। कहां से आएंगे? मेरा कहना है कि महाविद्यालयों में जाइए, अब तो महाविद्यालय बहुत खुल गए हैं, नया कोर्स इंट्रोड्यूस कराइए, लोगों को लीजिए, एक समन्वित योजना बनाइए। मुझे इस बार इस क्षेत्र में कुछ कॉलोनियों में जाने का मौका मिला, अपने रेल दौरे के समय ...(समय की घंटी)... बस मैं समाप्त कर रहा हूं, आखिरी बिंदु है। तो जो नारकीय स्थिति वहां के लोगों की मैंने देखी है, निश्चित रूप से शर्म से मस्तक झुक जाता है। शायद कच्ची मिट्टी में वह अवस्था नहीं होगी, जैसा नारकीय जीवन वे लोग व्यतीत कर रहे हैं, जो बीसियों वर्षों से उन मकानों में रह रहे हैं, जिनकी मरम्मत नहीं हुई, जिनकी आज ऐसी स्थिति हो गई है। क्यों नहीं मल्टीस्टेरीड फ्लैट्स बनाए जा सकते? ज़मीन का विचार कीजिए, मल्टीस्टेरीड फ्लैट्स बनाइए, उनको दीजिए, कुछ ज़मीन भी और मिल जाएगी और ज़मीन मिलने के साथ-साथ उसका उपयोग और भी कई तरीके से आप कर सकते हैं, जिससे यह स्थिति पैदा हो जाएगी। इसलिए मेरा कहना है कि एक-दो घटनाएं जो बहुत मुसीबत में घटती हैं, उनका वर्णन करके मैं अपनी बात को समाप्त कर रहा हूं।

भ्रष्टाचार, इस बात को रोकने की बड़ी प्रबल आवश्यकता है। अभी कुछ दिन पहले राजस्थान के समाचार-पत्रों में खबर छपी थी कि क्षेत्रीय प्रबंधक (इंजीनियरिंग) ने बहुत बड़ी मात्रा में मोटर कारों को किराए पर लिया हुआ था। उनको देखा, तो क्षेत्रीय प्रबंधक की भी इच्छा हो गई। उन्होंने भी गाड़ियां requisition कर दीं, एक दर्जन गाड़ियां उनको भी उपलब्ध करा दी गईं। बड़े अधिकारियों की बहती गंगा में छोटे अधिकारी भी हाथ धोने से पीछे नहीं रहे। बंगलों पर काम करने के लिए भी बड़ी मात्रा में लोगों को रख दिया, जिनके ऊपर चार्ज किया गया है। भ्रष्टाचार बढ़ेगा, इसको रोकिए।

अभी पांच-छ-दिन पहले, जिस कोटा से मैं आता हूं, उस घटना का जिक्र करूंगा। मैं माननीय मंत्री जी को पत्र भी लिख रहा हूं। ए॰सी॰ कोच में दो बर्थ रिजर्व करा लीं किसी ने, मैं नाम नहीं लेना चाहता। बीमार थे वे, एक तीसरे व्यक्ति की आवश्यकता थी, उसके पास थर्ड ए॰सी॰ का टिकट था। टी॰टी॰ई॰ से कहा कि थर्ड ए॰सी॰ के टिकट को फर्स्ट ए॰ सी॰ में परिवर्तित कर दीजिए, उसने कहा कि सीट नहीं है। उन्होंने कहा कि रेलवे में कानून है कि आप उनको हमारी सीटों पर accommodate कर सकते हैं, क्योंकि मेरी तबियत ठीक नहीं है। स्वीकृति दे दी उसको। स्वीकृति देने के बाद जब डिफरेंस भरने का सवाल आया, तो उसने कहा कि 616 रुपए लगेंगे इनके डिफरेंस के। उन्होंने कहा यह लीजिए, तो वह कहने लगा कि पांच सौ रुपए आप हमें दे देंगे, तो हमारा भी काम बन जाएगा, आपकी रसीद भी नहीं बनानी पड़ेगी। मैं आपको पत्र लिख रहा हूं, पूरी जांच करवाइए। वे बीमार आदमी इतने घबरा गए, क्या कहते? पैनल्टी अलग ली, उन्होंने कहा भ्रष्टाचारी नहीं हूं, 616 रुपए दूंगा। उसने कहा 616 रुपए से काम नहीं चलेगा, तुमको पैनल्टी भी देनी पड़ेगी इस डिफरेंस की, तो मैं कहना चाहता हूँ मंत्री महोदय से कि इसकी जांच करवाइए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Yes please conclude.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: अगर एसी के लोगों के साथ भी इस प्रकार का व्यवहार हुआ, तो क्या होगा? अंत में अपनी बात को मैं समाप्त करुंगा। अच्छे प्रबंधन के लिए आवश्यक है कि हम भविष्य को अच्छी तरह पढ़ सकें। इसका सामना करने के लिए योजना का क्रियान्वयन करिए, समय पर प्रोजेक्ट्स तैयार करके रखिए, समय समय पर अपडेट करिए, ताकि बदलती हुई प्राथमिकताओं के साथ योजनाओं का मूल्यांकन करते हुए, उन्हें परिभाषित करते हुए ऐसी योजना बनाई जा सके, जो लाभ देश के लिए, सबके डेवलमपेंट के लिए हो सके, यात्रियों के लिए सुविधा दी जा सके। आपने मुझे जो समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you. The House stands adjourned to meet at 2.25 p.m.

The House then adjourned for lunch at twenty-five minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at twenty-six minutes past two of the clock,

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI UDAY PRATAP SINGH) in the Chair.

श्री राजीव शुक्ल (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय की समस्याओं और उसके परफोर्मेंश को लेकर, मैं यहां पर कुछ विचार रखना चाहता हूं। जब रेल बजट पर भाषण हुआ था, तो रेल मंत्रालय ने क्या-क्या किया, मैं विस्तार से बता चुका हूं, इसलिए मैं वे सारी बातें दोहराना नहीं चाहता क्योंकि उस पर बहुत लंबा भाषण हो जाएगा। यह बात सही है कि पिछले साढ़े तीन साल के अंदर रेलवे का सरप्लस आज जीरो से 69 हजार करोड़ हो चुका है, ऑपरेशनल रेश्यो 75 पर आ गया है और प्रोफिट, मुनाफा बहुत ज्यादा बढ़ गया है। अभी ललित किशोर जी बोल रहे थे, वे इस समय यहां पर नहीं हैं, लेकिन ऐसा लगता है कि जानकारी के अभाव में उन्होंने तमाम बातें कहीं हैं। बेहतर होता कि सुषमा जी इस बात को यहां पर रखतीं, क्योंकि पिछली बार के भाषण में सुषमा जी यहां पर थीं, आज पता नहीं वे क्यों नहीं अपने विचार व्यक्त करने आईं! उन्होंने उस समय यह बात उठाई थी कि रेलवे के किराए की पूरी जगलरी की गई है, रेलवे के किराए घटे नहीं हैं, मंत्री जी ने सिर्फ जादूगरी दिखाकर लोगों को यह बता दिया है कि रेलवे के किराए घट गए हैं, एक्चुअली किराए नहीं घटे हैं, उन्होंने इस मामले में यह तर्क दिया कि तत्काल के किराए तो ज्यादा हैं, जो लोग पहले से आरक्षण कराकर जाते हैं, वे किराए कम हैं। जो किराए तत्काल से पहले थे, वही कायम रखे गए हैं। यह विश्व का नियम है कि यदि तत्काल आप कोई सुविधा लेना चाहते हैं और पहले से आपने कोई बुकिंग कराई है तो दोनों की कीमतों में पूरे विश्व में फर्क होता है। यह कोई नई बात नहीं है, इसलिए यदि वे कहें कि कोई जादूगरी है, हेराफेरी है, तो मैं उसको बिल्कुल मानने को तैयार नहीं हूं। यदि आप रेलवे में ट्रैवल करना चाहते हैं, तो आप देखें कि वहां पर जो किराए हैं, वे पहले के किरायों के मुकाबले बहुत कम हैं और सभी दर्जे के किराए घटाए गए हैं। इसलिए इस बात को कहना बिल्कुल असत्य है। माननीय चतुर्वेदी जी ने अपने भाषण में दूसरी बात यह कही है कि कर्मचारियों के लिए मल्टी स्टोरी बिल्डिंग बनाना चाहिए, क्योंकि उनके लिए आवास की सुविधाएं नहीं हैं, यह बात सही है। रेलवे के जितने पुराने आवास थे, उनकी बहुत दुर्गति है, बहुत बुरी स्थिति है। वे 60-60, 70-70 साल पुराने हैं और कई मकान तो अंग्रेजों के जमाने के हैं, क्योंकि यह महकमा अंग्रेजों के जमाने से बना हुआ है और उसके लिए रेलवे ने बड़ी व्यापक योजना चलाई हुई है। जो रेलवे की जमीन है, उस पर मल्टी स्टोरी फ्लैट्स बनाए जा रहे हैं, जो कर्मचारियों को दिए जाएंगे। यह महत्वपूर्ण फैसला सरकार पहले से ही कर चुकी है। उपसभाध्यक्ष जी, अगर रेलवे के एक्सीडेंट्स को देखा जाए, तो आपने देखा होगा कि पिछले तीन-चार सालों में एक्सीडेंट्स न के बराबर हैं। एक तरफ मुनाफा बढ़ा, एक तरफ यात्रियों के किराए घटाए गए, माल भाड़े में कमी की गई और उसके साथ-साथ रेलवे दुर्घटनाओं को भी रोका गया ...(व्यवधान)... दुर्घटना कहाँ हो रही है? कुल मिला कर अगर हम पूरी performance का एक विवरण प्रस्तुत करें, तो तस्वीर एकदम साफ है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि हजारों किलोमीटर की जो dedicated freight corridor बनाने की बात है, पंजाब से लेकर कोलकाता तक और इधर नॉर्थ को मुम्बई से जोड़ रहे हैं, इससे बहुत बड़ी सुविधा होने वाली है। जब मालगाड़ियों के लिए तीसरी लाइन बन जाएगी, तो जो पहले की दो लाइनें हैं, वे खाली हो जाएंगी। उन पर आप नई ट्रेंस introduce कर सकते हैं, उन पर नई रेलगाडियाँ चलाई जा सकती हैं। माननीय संसद सदस्यों की यह लगातार मांग होती रहती है और सरकार के ऊपर लगातार दबाव रहता है कि रेलगाड़ियाँ बढ़ाई जाएँ, नए रास्ते खोले जाएँ। जब dedicated freight corridor बन जाएगा, तो उससे रेलवे के पास एक बहुत बड़ी सुविधा हो जाएगी। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि उसकी प्रगति क्या है, वह कब तक complete हो जाएगा, कितने हजार किलोमीटर का होगा और किन-किन रूट्स पर होगा, वह सदन को बताने का कष्ट करें, तो बहुत अच्छा होगा।

महोदय, उन्होंने सीनियर सिटीजेंस का किराया कम किया है, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। लेकिन हमारा उनसे अनुरोध होगा कि अगर वे इस पर फिर से विचार करें और सीनियर सिटीजेंस का किराया और कम किया जाए, क्योंकि वह अपेक्षित कमी नहीं है, अगर उसको और कम किया जाए, तो मेरे ख्याल से यह एक बहुत अच्छा कदम होगा। हमारे जो बुजुर्ग नागरिक हैं, उनको इससे सुविधा मिलेगी।

महोदय, 60 प्रतिशत माल ढुलाई का काम धीरे-धीरे रेलवे के हाथ में आता जा रहा है। पहले यही काम प्राइवेट ट्रांसपोर्टर्स के ट्रकों के पास था और competitiveness में रेलवे कहीं नहीं थी, प्रतियोगी नहीं थी। उसकी वजह से ट्रक सस्ता माल ढोता था और रेलवे का मंहगा होता था। गुजराल साहब के ज़माने से यह बात चली आ रही थी और रेलवे को बहुत घाटा होता था। लेकिन चूँकि रेलवे ने भी अपनी कीमतें घटाई, ट्रकों के मुकाबले भाड़े को कम किया, उसका नतीजा यह हुआ कि लोग अपना माल रेलवे से भेजने लगे और माल भाड़े में रेलवे की आमदनी बहुत ज्यादा बढ़ गई। मुझे लगता है कि इस चीज़ को बराबर जारी रखना चाहिए। रेलवे के माल ढुलाई के काम को जितने रूरल सेक्टरों में ले जा सकें, उतना

अच्छा होगा, ताकि जो बड़े-बडे ट्रांसपोर्टर्स इसका लाभ ले जाते हैं, वे इसका लाभ न ले पाएँ और ये चीजें रेलवे के पास आएँ, तो बहुत अच्छा रहेगा। इसमें मैं एक चीज़ जोड़ना चाहता हूँ कि जब बराबर भाड़े में कमी जा रही थी, फ्रेट कम किया जा रहा था, तो अचानक रेलवे ने स्टील और आयरन ओर का माल भाड़ा बढ़ा दिया। मुझे लगता है कि इसकी वजह से इस देश में सरिया, लोहे और स्टील के दामों पर फर्क पड़ रहा है। अगर रेलवे मंत्रालय इस पर विचार करे कि उनको यथावत रखा जाए, status quo maintain किया जाए, तो बेहतर रहेगा। अपने बजट स्पीच में लालू जी ने पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स, जैसे डीजल, पेट्रोल और मिट्टी के तेल की ढुलाई में 5 प्रतिशत कमी की बात की थी कि इनकी ढुलाई में रेलवे भाड़े में 5 प्रतिशत कमी की जाएगी। उन्होंने की भी, लेकिन इसका फायदा कंज्यूमर को अभी तक pass on नहीं हो रहा है। वह 5 प्रतिशत की कमी पेट्रोल पम्प तक pass on नहीं हो पा रही है। रेल मंत्रालय को यह ensure करना चाहिए कि उन्होंने जो 5 प्रतिशत की कमी माल भाड़े में की है, उसका फायदा कंज्यूमर को, आम आदमी को मिले। इस तरह की व्यवस्था जरूर की जानी चाहिए।

महोदय, इधर संसद सदस्यों के कई प्रतिनिधिमंडल, चाहे प्रधान मंत्री जी से मिले हों या रेल मंत्री जी से मिले हों, उन्होंने इस बात को रखा है कि उनके क्षेत्रों में रेल लाइनें नहीं बढ़ पाई हैं, जबकि इसकी बहुत आवश्यकता है। अगर मंत्री जी उन रेल लाइनों को और बढ़ाने पर ध्यान दें, तो बेहतर रहेगा। उसी के साथ-साथ, आमान परिवर्तन की सबसे बड़ी जरूरत है। ब्रॉड गेज की कई जगह से डिमांड है। कई राज्यों में ब्रॉड गेज करना बहुत जरूरी है। उस चीज को कहाँ-कहाँ करने की योजना है, जो संसद सदस्यों की मांग है, उन पर मंत्रालय का रुख क्या है, अगर वह सदन को बताने का कष्ट करें, तो बेहतर रहेगा। कई जगह फ्लाई ओवर और ओवरब्रिज की मांग है, क्योंकि शहरों में पॉपुलेशन बढ़ रही है, ट्रैफिक जाम की समस्या लगभग हर शहर में है। फ्लाई ओवर और ओवरब्रिज की जरूरत बहुत पड़ने लगी है, वरना रेलवे के फाटक बन्द होते हैं, तो मीलों ट्रैफिक जाम हो जाता है। उसको अगर राज्य सरकारों के साथ मिल कर देखा जाए, क्योंकि यह स्कीम है कि इसमें राज्य सरकारों को 50 प्रतिशत लगाना पड़ेगा और 50 प्रतिशत रेलवे को लगाना पड़ेगा। कई जगह राज्य सरकारें सहयोग नहीं कर रही हैं, वे पैसा नहीं लगती हैं। उसकी वजह से इस तरह के प्रोजेक्ट्स सालों साल, दसों साल से लटके पड़े हैं। इसमें मंत्री जी को विशेष पहल करनी चाहिए और राज्य सरकारों और मुख्य मंत्रियों से बात करके इसे करना चाहिए। रेलवे भले उस पर खुद टॉल टैक्स लगाए, लेकिन अगर वह खुद ओवरब्रिज बना दे, तो इसका लाभ लोगों को मिलने लगेगा, वरना घंटों लोग जाम से परेशान रहते हैं। यह ठीक नही हैं। रेलवे की लाइन्स का जो विद्युतीकरण है, वह भी बहुत महत्वपूर्ण है और माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा उसे भी प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इससे न केवल एनर्जी और हमारे पेट्रोलियम पदार्थों की बचत होगी, बल्कि इससे प्रदूषण भी घटेगा। प्रदूषण से बचने के लिए उन्होंने जो ग्रीन टॉयलेट की स्कीम चलाई है, वह भी बहुत अच्छी है, उसी तरह से अगर यह इलेक्ट्रिफिकेशन का काम और भी लार्ज स्केल पर हो तो बेहतर रहेगा।

मान्यवर उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे में एक बात और है कि रेलवे प्लेटफॉर्म की बड़ी दुर्दशा है। चूंकि यात्री बढ़ते जा रहे हैं, इसलिए वहां पर बहुत गंदगी रहती है। न तो वहां पर सफाई की सुविधा रहती है और न ही ढंग के प्रतीक्षालय हैं। इसके लिए रेलवे के मॉडर्नाइज़ेशन का एक नया अभियान चलाया जाना चाहिए, जिसके अंतर्गत रेलवे प्लेटफॉर्म्स का आधुनिकीकरण किया जाए। हमारे देश में चाहे रेलवे के वेटिंग रूम हैं, चाहे प्लेटफॉर्म हैं, उन सबका आधुनिकीकरण करके, उन्हें और भी अच्छा बनाया जाए, क्योंकि अंग्रेजों के जमाने की बनाई हुई यह बहुत ही खूबसूरत बिल्डिंग्स हैं, लेकिन उनका रख-रखाव न हो पाने की वजह से, साफ-सफाई न हो पाने की वजह से, मरम्मत न हो पाने की वजह से, रिपेयर न हो पाने की वजह से, उनकी बहुत बुरी दुर्दशा है। इस तरफ ध्यान दिया जाए और प्लेटफॉर्म के ब्यूटिफिकेशन के लिए और सुविधाएं बढ़ाने के लिए भी अगर एक स्पेशल फंड लोकेट किया जाए, तो बहुत अच्छा रहेगा।

एक चीज़ मैं मानता हूं कि रेलवे में पूरे देश में एक चीज़ ऐसी है, जिसको लेकर पूरे देश में एकता है। चाहे वह कश्मीर हो, कन्याकुमारी हो, जम्मू का प्लेटफॉर्म हो या केरल का प्लेटफॉर्म हो, हर जगह रेलवे के प्लेटफॉर्म में जो खाना मिलता है, वह बहुत घटिया स्तर का मिलता है, चाय घटिया स्तर की मिलती है और इस मामले में पूरे देश में एक ही पैमाना है। अगर प्लेटफॉर्म पर किसी भी जगह दो मिनट के लिए गाड़ी रुकती है, और चाय वाला आकर कुल्हड़ में आपको चाय दे जाता है, लेकिन जब आप उसे मुंह से लगाते हैं, तो वह चाय खराब निकलती है, लेकिन तब तक गाड़ी आगे निकल जाती है और वह यात्री उसके पैसे दे चुका होता है। यह एक बहुत बड़ी समस्या है। प्लेटफॉर्म पर जो खाना मिलता है, उसकी क्वालिटी में सुधार बहुत जरूरी है। प्लेटफॉर्म पर एक मिनट के लिए गाड़ी रुकती है और यात्री जल्दी से उतर करके

पूरी-सब्जी इत्यादि कुछ भी ले आता है, मगर वह बहुत घटिया निकलते हैं, उनका तेल बहुत घटिया होता है, रोटी और सब्जी की क्वालिटी बहुत घटिया रहती है। यदि उसे सुधार लिया जाए और पूरे देश में उसके मानदंड तय किए जाएं कि इस तरह की उसकी क्वालिटी हो, तो बहुत बेहतर होगा। साथ ही मंत्रालय की तरफ से खाने-पीने की वस्तुओं की क्वालिटी लगातार चेक होनी चाहिए, क्योंकि प्लेटफॉर्म का खाना बिल्कुल बेकार होता है। इसलिए मेरा मंत्री जी से यह निवेदन है कि इसे ठीक किया जाए।

शताब्दी एक्सप्रेस के बारे में मैं यह मांग करना चाहूंगा, इसके बारे में कई साक्षी भी हैं कि इनकी दुर्दशा होती चली जा रही है। जब माधव राव सिंधिया जी ने राजीव जी के जमाने में इस कॉन्सेप्ट को शुरू किया था, उसके बाद लगातार उन्होंने खुद स्वतंत्र रूप से इसे आगे बढ़ाया, तब शताब्दी का कॉन्सेप्ट एक बड़े शहर को दूसरे बड़े शहर से जोड़ना और उसे हवाई यात्रा जैसी गति प्रदान करना था, जिससे लोगों का टाइम वेस्ट न हो और वे वहां पर समय पर पहुंच जाएं। धीरे-धीरे आज हम सब राजनीतिज्ञों के दबाव में शताब्दी एक्सप्रेस इतनी अधिक जगह रोकी जा रही है और उसका टाइम फ्रेम बढ़ता चला जा रहा है। आज भोपाल से दिल्ली तक की शताब्दी एक्सप्रेस ले लीजिए कि कितने घंटे लगते हैं, आप पंजाब से दिल्ली आने वाली शताब्दी एक्सप्रेस ले लीजिए, इसके घंटे लगातार बढ़ते चले जा रहे हैं। ऐसे में इसका कोई फायदा नहीं रहता है। पहले बहुत से लोग कार छोड़ कर दिल्ली से चंडीगढ़, शताब्दी से आने-जाने लगे थे, लेकिन अब वे फिर वापस कार पर आ रहे हैं क्योंकि फिर से अब उसे पहुंचने में साढ़े तीन या चार घंटे लगने लगे हैं। इससे उसका कोई अर्थ नहीं रह गया है।

इसे साथ ही इसे जगह-जगह रोकने की परम्परा है। हम ऐसा मानते हैं कि हमने उसे अपनी-अपनी कॉन्स्टीट्यूएंसी में रुकवा लिया तो उस क्षेत्र में हमारा बहुत बड़ा नेतृत्व जम गया, लेकिन उससे बहुत बड़ा नुकसान होता है। मेरे खयाल से शताब्दी के स्टॉपेज को एक बार फिर रिव्यू करना चाहिए। कई जगह से तो मुश्किल से एक या दो यात्री बैठते हैं, इसके बावजूद भी हम शताब्दी को वहां पर रुकवाते हैं और इस माध्यम से सिर्फ अपनी एक प्रशस्ति करवाते हैं, लेकिन उसका कोई फायदा नहीं मिलता। इसलिए मेरी यह मांग है कि शताब्दी एक्सप्रेस के शेड्यूल को और उसके स्टॉपेजिज़ को एक बार फिर से रिव्यू किया जाए।

मुम्बई के बारे में मैं विशेष रूप से कहना चाहूंगा कि वहां पर जो लोकल ट्रेन्स हैं, वे वहां की लाइफ लाइन हैं। उनमें बहुत भीड़ होती है, बहुत से यात्री उनमें चढ़ते हैं। रेलवे की अगर कहीं पर कोई सबसे सफल सेवा है, तो वह मुम्बई में है। मेरी मंत्री जी से विशेष रूप से यह मांग है कि कम से कम हर लोकल ट्रेन में जनरल कैटेगरी के दो और डिब्बे बढ़ाए जाएं, उससे वहां के यात्रियों को काफी रिलैक्सेशन, काफी राहत मिलेगी।

इसके अलावा वहां पर एक स्कीम ऊपर से रेलवे लाइन या रेलवे ट्रैक बनाने की है, इसे जितनी जल्दी से जल्दी हो सके किया जाए। इसके लिए राज्य सरकार भी पूरा सहयोग करने के लिए तैयार है। मुख्य मंत्री जी ने खुद इसके लिए यहां पर लिखा है। मुंबई में अगर आप इस काम को जल्दी से जल्दी करवा दें तो बहुत अच्छा रहेगा, क्योंकि लाखों लोग रोज़ वहां पर उसमें चलते हैं। महोदय, एक समस्या आप सब ने देखी होगी। दिल्ली ही क्या जितने भी महानगर हैं, वहां जो मेन स्टेशन है, उस पर ट्रेनें आती हैं और उस पर भीड़ बढ़ती चली जा रही है और एक साथ सैकड़ों, हजारों लोग रेलवे ब्रिज पर चढ़ते हैं और उतरते हैं। वहां पूरे प्लेटफॉर्म पर chaos होता है, जबकि ऐसे शहरों में तमाम छोटे-छोटे स्टेशंस हैं, उनका कोई उपयोग नहीं हो पा रहा है। मैं आपको एक उदाहरण देता हूं। जैसे आप दिल्ली का ही उदाहरण ले लीजिए। अगर आप नई दिल्ली पहुंचिए, तो सुबह-सुबह वहां इतनी भीड़ होती है कि वहां आपके लिए निकलना मुश्किल है, जबकि यहां का निजामुद्दीन स्टेशन खाली पड़ा है। वहां इतना बड़ा प्लेटफॉर्म है और वह इतना बड़ा रेलवे स्टेशन है। उसी तरह से अगर पंजाब से आने वाली गाड़ियों को देखें तो तमाम सब्जी मंडी। कई जगहों के प्लेटफॉर्म इतने अच्छे हैं कि जहां पर एक मिनट भी गाड़ी आप रोक दें, तो वहां जो उतरने वाले है, इस तरफ उतरने वाले लोग आसानी से उतर जाएंगे और तब वह गाड़ी आगे नई दिल्ली या पुरानी दिल्ली ले जाई जा सकती है। साऊथ से जितनी गाड़ियां आती हैं, उनमें से जो निजामुद्दीन स्टेशन पर टर्मिनेट होती हैं, उनका तो ठीक है, लेकिन बाकी गाड़ियां जो नई दिल्ली की हैं, वे एक मिनट के लिए भी निजामुद्दीन स्टेशन पर रोकी नहीं जातीं। अगर उनको वहां रोकें तो साऊथ दिल्ली के सारे पैसेंजर्स वहीं उतर जाएंगे और वह प्रेशर नई दिल्ली स्टेशन पर नहीं आएगा। उसी तरह से तमाम शहर, चाहे मुंबई हो, चाहे कोलकाता हो या चेन्नई हो अथवा बंगलुरु हो, वहां पर जो sub-urban stations हैं, वहां पर अगर 30 सेकंड या एक मिनट के लिए बड़ी गाड़ियों को, लम्बी दूरी की गाड़ियों को रोकने की व्यवस्था हो, तो मेन स्टेशन पर प्रेशर बहुत कम हो जाएगा। मंत्री जी को मेरा एक सुझाव यह भी है।

गरीब रथ का बहु successful हुआ है। उसका बहुत सफल प्रयोग हुआ है। इतने सस्ते में लोगों को इतनी लम्बी-लम्बी दूरी तक air-conditioned (वातानुकूलित) यात्रा मिल रही है। मेरे ख्याल से यह अच्छी योजना है, जिसका बहुत बड़ा लाभ मिला। लेकिन, गरीब रथ गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए, ऐसी मेरी मंत्री जी से मांग है, क्योंकि हर तरफ से लोग कह रहे हैं कि यह बहुत अच्छी है, इसको और बढ़ाया जाना चाहिए। 600-650 रुपए में अगर आप यहां से मुंबई पहुंच जाते हैं या अगर आप कोलकाता पहुंच जाते हैं, तो इससे बढ़िया बात कुछ नहीं है। इसलिए अगर इसको बढ़ाया जाए, इसकी संख्या बढ़ाई जाए और कई दूसरे क्षेत्रों में भी गरीब रथ को ले जाया जाए, तो इसका भी लाभ लोगों को मिलेगा। मेरी मंत्री जी से यह भी मांग है।

हर ट्रेन में general compartments को जितना बढ़ाया जाए, क्षमता के हिसाब से जो इनके कोचेज़ बन रहे हैं, जो 70 वर्षों से ऊपर के हैं, अगर उनके एक-एक कोच या दो-दो कोचेज़ हर ट्रेन में general coach के रूप में बढ़ा दिए जाएं, बिना रिजर्वेशन वाली, तो आम आदमी जो बिना रिजर्वेशन के जाता है, खास तौर से जो Orissa-bound trains हैं, जो Bihar-bound trains हैं, उनमें उससे लोगों को बहुत लाभ मिलेगा।

मैं आखिरी प्वायंट रेलवे की जमीन के बारे में कहना चाहूंगा। रेलवे की जमीन पर अवैध कब्जे हो रहे हैं। हर तरफ से यह मांग है कि उस जमीन का बेहतर इस्तेमाल हो, वह चाहे जिस दृष्टि से भी हो। चाहे उसमें रेलवे को आमदनी हो, उस दृष्टि से या उसका commercialisation हो, उस दृष्टि से उसका उपयोग करना चाहिए। लेकिन उसकी एक पूरी-पूरी योजना बनानी चाहिए, ताकि उसमें कहीं कोई भ्रष्टाचार न आने पाए। इसलिए रेलवे की जमीन का आप कैसे व्यवसायीकरण या commercialisation करेंगे, उसमें प्राइवेट और रेलवे की एक पार्टनरशिप कैसे हो सकती है, प्राइवेट सेक्टर और रेलवे की, उसकी एक पूरी योजना, एक कार्य-योजना बना कर रखें, ताकि जिस जमीन पर अवैध कब्जे जो होते जा रहे हैं, वह जमीन भी बच सके, रेलवे की आमदनी भी हो सके और एक बहुत सुन्दर रेलवे बन सके। यही हम सब की मांग है। मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री बनवारी लाल कंछल (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008 पर समाजवादी पार्टी की ओर से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस विधेयक में जिस धन का प्रावधान किया गया है, उसमें हमारा किंचित भी विरोध नहीं है। यह बिल यहां से पारित होने के बाद रेल विभाग को जरूर मिल जाएगा।

सबसे पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि आज ही के एक अखबार में मैंने उसके मुख-पृष्ठ पर पढ़ा कि अब भारत से लंदन के लिए ट्रेन चालू होगी और हम 23 दिनों में लंदन पहुंच जाएंगे। ...(**व्यवधान**)... जी, 23 दिनों में ...(**व्यवधान**)... अखबार में यही लिखा था। मुझे सही जानकारी नहीं है कि कितने दिनों में वहां पहुंचेगी। ...(**व्यवधान**)... पर अगर भारत सरकार भारत से लंदन के लिए ट्रेन चला रही है, तो निश्चित ही यह बहुत सराहनीय कदम है, इसके लिए मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। ...(**व्यवधान**)... जितना भी होगा, उसमें 23 दिन लिखा था।

माननीय रेल मंत्री जी ने अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन बनाने के लिए 20 से ज्यादा स्टेशन की घोषणा की। इन्होंने यह बहुत ही अच्छा काम किया है, परन्तु उपसभाध्यक्ष महोदय, यह जो विनियोग विधेयक यहां आया है, इसमें रेलवे स्टेशन के सुधार के लिए किसी धन की मांग नहीं की गई है। लखनऊ और कानपुर स्टेशन को भी अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन घोषित किया गया है, लेकिन वहां पर अभी कोई काम शुरू नहीं हुआ है। जब आप ने इस विधेयक में धन की मांग नहीं की है तो हमें संदेह है कि आप ने जो घोषणाएं की हैं, वे अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन बन पाएंगे या नहीं। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि लखनऊ, कानपुर, पटना मुंबई जैसे स्टेशनों के लिए आप ने कितने धन की व्यवस्था की है, इनके सुधारीकरण का काम और अंतर्राष्ट्रीय स्तर के स्टेशन बनाने का काम आप कब से शुरू करेंगे?

माननीय रेल मंत्री जी ने 14 खरब, 75 अरब और 67 करोड़ का यह विधेयक पेश किया है, परन्तु इसमें स्टाल वेंडर्स की बेहतरी के लिए कोई आवंटन नहीं है। ये 20 लाख से ज्यादा और हजारों स्टेशनों पर छोट-छोटे स्टाल वेंडर्स हैं, छोटे-छोटे दुकानदार हैं, उनकी बेहतरी के लिए व उनके उत्थान के लिए इस में एक नए पैसे का भी आवंटन नहीं किया गया है, न उसके लिए मांग की गयी है और न उसकी व्यवस्था की गयी है। महोदय, हमारे लालू प्रसाद जी अपने को गरीबों का मसीहा कहते हैं और हैं भी। वे गरीबों के लिए खर्च भी करते हैं, अभी उन्होंने कुलियों के लिए बहुत अच्छा काम किया और इन कुलियों ने स्टेशनों पर डांस किया। अगर इन छोटे-छोटे दुकानों और स्टाल वेंडर्स के लिए भी ज्यादा नहीं, केवल

00 करोड़ रुपए की भी व्यवस्था उनकी बेहतरी के लिए, उनके दुर्घटना बीमा और उनका व्यापार बढ़ाने के लिए कर देते । जिस तरह से कुलियों ने स्टेशनों पर डांस किया, उसी तरह से ये छोटे-छोटे दुकानदार भी लालू जी की जय-जयकार रते हुए डांस करते।

महोदय, रेल मंत्री जी आ गए हैं। मैं मांग करता हूं कि इस 14 खरब 75 अरब 67 करोड़ में से इन 20 लाख छोटे-छोटे कानदारों के लिए एक पैसा भी नहीं मांगा है। उनके कल्याण के लिए, उनकी बेहतरी के लिए आप ने कोई मांग सृजित हीं की है। मेरा अनुरोध है कि आप इन छोटे व्यापारियों के लिए 500 करोड़ रुपया रखिए ताकि उनकी बेहतरी हो सके, नका व्यापार बढ़ सके और स्टेशनों की हालत अच्छी हो सके। महोदय, ये छोटे-छोटे दुकानदार, आपके करोड़ों यात्रियों ो भोजन, आवश्यक वस्तुएं, पानी व चाय उपलब्ध कराते हैं। महोदय, कभी-कभी ये चलती ट्रेन के साथ दौड़ते हुए र्घटनाग्रस्त भी हो जाते हैं और उनमें से कई की हत्या भी हो जाती है। इसलिए उनकी बेहतरी के लिए काम जरूर किया ाना चाहिए।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पिछले बजट में भी घोषणा की थी और इस बजट में भी घोषणा की है, मैं भी सका स्वागत करना चाहता हूं कि हर स्टेशन पर हैंडलूम कपडा, सत्तू, दही, मट्ठा, लिट्टी, चोखा की बिक्री की आप यवस्था करेंगे। परन्तु इस में इन चीजों की बिक्री के लिए कोई धन के आवंटन की बात इस विधेयक में नहीं की गयी । मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अगर हैंडलूम का कपड़ा रेलवे स्टेशनों पर बिकने लग जाय तो हमारे ात्री उसे सस्ते दामों पर खरीद सकेंगे। महोदय, चोखा, बाटी दिल्ली स्टेशन पर तो मिल रहा है, मगर लखनऊ स्टेशन पर हीं मिल रहा है। हम बलिया गए, वहां स्टेशन पर नहीं मिल रहा है। तो कम-से-कम लिट्टी, चोखा और सत्तू बेचने की यवस्था इन स्टेशंस पर भी करा दें। महोदय, सत्तू बहुत लोग खाना चाहते हैं। अगर एक-एक किलो सत्तू के पैकट्स स्टेशनों र बेचने की व्यवस्था रेल मंत्री जी करा दें तो हम लोगों का स्वास्थ्य भी आप की तरह से बहुत अच्छा हो जाएगा और हम ाप को बहुत-बहुत धन्यवाद देंगे। महोदय, अभी लू भी चल रही है और ऐसी लू में वह बिकवाना बहुत अच्छा है।

श्री लालू प्रसाद: सत्तू खाने की विधि भी बतानी पड़ेगी।

श्री बनवारी लाल कंछल: वह तो दुकानदार बता देंगे। आप दवा की दुकान पर जाएं तो टेबलेट कैसे खानी है, यह दवा की दुकान वाला समझा देता है, अमुक सिरप दो चम्मच पीना है या एक चम्मच पीना है, यह दवा का दुकानदार समझा ता है। आप उन दुकानों को खोलेंगे तो हम व्यापार मंडल की तरफ से उन दुकानदारों को ट्रेनिंग दिलवाने का काम करेंगे। प्राप दुकानें खोलने की व्यवस्था करवाइए, हम ट्रेनिंग देने की व्यवस्था करेंगे। इस से उन लोगों का रोजगार भी बढ़ेगा और बेरोजगारों को काम मिलेगा। इस तरह से हमारे देश में तमाम आर्टीजंस हैं जोकि हाथ से तमाम कलात्मक वस्तुएं बनाते हैं।

महोदय, आप ने कुल्हड़ में चाय देने की घोषणा की थी जिससे तमाम कुम्हार और प्रजापति संमाज के लोगों को बेहद खुशी हुई थी कि हम करोड़ों की संख्या में कुल्हड़ बनाएंगे और स्टेशनों पर बेचेंगे, परन्तु आप की यह योजना सिर्फ 2-3 महीने ही चली। महोदय, दरअसल कुल्हड़ की चाय का टेस्ट बदल जाता है। प्लास्टिक के कप में जो चाय मिलती है, उस में वह टेस्ट नहीं आता है। कुल्हड़ में मिली चाय में सोंधापन होता है लोग उस चाय को पीना पसंद करते हैं। परन्तु सभी स्टेशनों पर, आप प्रेम चन्द जी को भेज दीजिए, वह निरीक्षण कर लेंगे और आप भी दो-चार स्टेशनों पर निरीक्षण कर लीजिए, कहीं भी कुल्हड़ नहीं मिल रहा है। आप कुल्हड़ में लस्सी बिकवाइए, खाली चाय मत बिकवाइए। कुल्हड़ में लस्सी, चाय और मट्ठा जब मिलेगा और साथ में लिट्टी चोखा मिलेगा, तो यात्री आपकी वाहवाही करेंगे। इससे रोजगार भी बढ़ेगा, कारोबार भी बढ़ेगा, रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी और जनता का स्वास्थ्य भी अच्छा होगा।

मान्यवर, अभी आपने एक योजना निकाली है, रेलवे की जमीन बेचने की। रेलवे की जो जमीन पड़ी हुई है, निरर्थक है, उसको जरूर बेचा जाना चाहिए। ...(व्यवधान)...

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार): लीज पर देने का है। ...(व्यवधान)...

श्री बनवारी लाल कंछल: एक ही बात है। पहले लीज पर और उसके बाद उसकी बिक्री। राजनीति प्रसाद जी, बात एक ही है। मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं लखनऊ में जिस मोहल्ले में रहता हूं, वहां नजदीक दो रेलवे कालोनियां हैं। उन रेलवे कालोनियों में हमें जाने का अवसर मिला है, वहां रेलवे कालोनियों की स्थिति बहुत दयनीय है, बहुत खराब है। इसके अलावा बहुत से कुलियों की कालोनियों में भी जाने का हमें अवसर मिला है। बहुत से कुली तो खुले आसमान के नीचे

सोते हैं। हम यह कहना चाहते हैं कि ऐसा क्या जरूरी है कार्पोरेट घरानों को जमीन बेचा जाना, या लीज पर दिया जाना कार्पोरेट घरानों ने कृषि की सारी जमीन हड़प ली है, तीन-तीन किलोमीटर के शॉपिंग माल बन रहे हैं। ये कार्पोरेट घरा पूरे देश में बेचने का काम कर रहे हैं। लालू यादव जी, आप बहुत अच्छे रेल मंत्री हैं, बहुत प्रभावी मंत्री हैं, आपसे मैं य निवेदन करना चाहता हूं कि जो रेलवे की खाली जमीन पड़ी है, उस पर अस्पताल बनाने का काम कीजिए, बच्चों के लि स्कूल बनाने का काम कीजिए, कुलियों के लिए मकान बनाने का काम कीजिए, रेलवे कर्मचारियों के लिए मकान बना का काम कीजिए। अभी राजीव शुक्ल जी कह रहे थे कि जमीनों को बेचा जाए, मैं कहना चाहता हूं कि जो दुकानदार रेल की जमीन पर दस साल से, पन्द्रह साल से किराएदार हैं, उनको आप इसे लीज पर देने का काम कीजिए, बजाए *कार्पोरे घरानों को देने के। इनको देने के बजाए अपने दुकानदारों को लीज पर देने का काम कीजिए, अस्पताल और स्कूल बना का काम कीजिए, जिससे आपको ज्यादा जय-जयकारी मिलेगी और आपका ज्यादा नाम होगा।

मान्यवर, आपने घोषणा की थी कि गोंडा-गोरखपुर लूप-लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे। मैं चूंकि सिद्धार्थनगर जिले का रहने वाला हूं, जहां के बरनी गांव, छोटे से गांव से मैं आता हूं। अभी मैं वहां होली के अवसर पर गया था, तो तमाम सैकड़ों वकील, अध्यापक, डॉक्टर सब आए। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: सर, जो नाम लिए गए हैं, उनको तो आप निकलवा दीजिए, because they cannot defend themselves here and they are not aspiring for railway line.

THE MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI H.R. BHARDWAJ): They cannot defend themselves here.

उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह): ठीक बात है।

श्री बनवारी लाल कंछल: क्या निकालना है?

उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह): जो नाम लिये हैं। आप नाम किसी के मत लीजिए।

श्री बनवारी लाल कंछल: अच्छा, निकाल दीजिएगा। ...(**व्यवधान**)... मेरी पार्टी तो सब गरीबों की पार्टी है, पूंजीपति तो कांग्रेस पार्टी में है। हमारी पार्टी में कोई पूंजीपति नहीं है। ...(**व्यवधान**)...

मान्यवर, गोंडा-गोरखपुर लूपलाइन के बारे में मैं कह रहा था कि आपने इसे बड़ी लाइन में लाने के लिए कई बार घोषणा की है। चूंकि मैं बरनी गांव का रहने वाला हूं, जब मैं होली पर वहां गया था, तो तमाम सैकड़ों कार्यकर्ता मेरे पास आ गए, अध्यापक आ गए, वकील आ गए, उन्होंने कहा कि साहब, आप सदन में रहते हैं, रेल मंत्री जी से आप बराबर मिलते होंगे? और, उन्होंने कहा कि यह गोंडा से गोरखपुर की बड़ी लाइन क्यों नहीं बन रही है, जबकि मांग करते हुए कई साल हो गए हैं। मैंने कहा - मैं आपकी बात उन तक पहुंचा दूंगा। आज मैं उस क्षेत्र के हजारों, लाखों लोगों की बात आप तक पहुंचा रहा हूं, वह भगवान बुद्ध की धरती है। नौगढ़ का नाम जिला सिद्धार्थ नगर तो सरकार ने कर दिया था, आप नौगढ़ स्टेशन का नाम बदल कर सिद्धार्थ नगर कर दीजिए, भगवान बुद्ध के नाम पर और इसे बड़ी लाइन में बदल दीजिएगा। हम आपके बहुत आभारी होंगे और हम आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देंगे।

मान्यवर, नए रेल पथों का निर्माण उतनी गति से नहीं हो रहा है, जितनी आप रेलें घोषित करते जा रहे हैं। रेलों के अनुपात में रेल पथों का निर्माण कम हो रहा है। मैं चाहता हूं, रेल मंत्री जी आपसे निवेदन करता हूं कि रेल पथों का ज्यादा से ज्यादा निर्माण करवाया जाए।

मान्यवर, मैं दो मिनट और लूंगा। आपने अभी लंदन तक ट्रेन चलाने की बात की है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि जितने पर्यटन स्थल हैं, वहां तक पहले रेल चलाएं। आप बद्रीनाथ तक रेल क्यों नहीं चला रहे हैं, केदारनाथ तक रेल क्यों नहीं चला रहे हैं, आप पंचमढ़ी तक रेल क्यों नहीं चला रहे हैं, आप अरुणाचल तक रेल क्यों नहीं चला रहे हैं? मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि हिंदुस्तान के जितने, जो तीन हजार पर्यटन स्थल हैं, उनमें से पांच सौ पर्यटन स्थल ऐसे हैं, जहां रेल की व्यवस्था नहीं है और इन पर्यटन स्थलों पर जाने में देशी-विदेशी पर्यटकों को तकलीफ का सामना करना पड़ता

*Not recorded.

। कुछ दिन पहले हम आंध्र प्रदेश में लेपाक्षी गए थे। वहां की टूटी-फूटी सड़कों पर चार घंटे तक धूल-धक्कड़ खाते हुए, म लोग वहां लेपाक्षी पहुंचे और तब मंदिर के दर्शन किए। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी, मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा क आप पर्यटन स्थलों तक रेल को जरूर पहुंचाएं, इससे यात्री बढ़ेंगे और सरकार का राजस्व बढ़ेगा और रेलवे का भी जस्व बढ़ेगा। जो धन इस विनियोग विधेयक में मांगा गया है, मेरा आपसे निवेदन है कि उसका उपयोग, समान अनुपात सभी प्रदेशों में किया जाए, ऐसा न हो कि कुछ प्रदेशों में ज्यादा धन चला जाए। उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा प्रदेश है और ापके बगल का प्रदेश है, उसको भी धन अच्छे तरीके से मिलना चाहिए, अच्छी स्थिति में मिलना चाहिए और धन के खर्च पारदर्शिता होनी चाहिए, ताकि यह आरोप न लगे, जैसे हमारे चतुर्वेदी साहब कह रहे थे कि बहुत भ्रष्टाचार हो रहा है, । ये शिकायतें मिलती रहती हैं, इन पर रोक लगाई जानी चाहिए।

महोदय, आपने गरीब रथ चलाया है, शुक्ला जी ने उसकी बहुत तारीफ की। गरीब रथ निश्चित रूप से बहुत अच्छी ट्रेन . उसका खाना भी गरीब है और उसके बिस्तर भी बहुत गरीब हैं। बिस्तर तो इतने गंदे हैं, इतने गरीब हैं कि उन बिस्तरों ो ओढ़ने का किसी का मन नहीं करता है, चाहे गांव का गरीब से गरीब किसान ही क्यों न यात्रा कर रहा हो। खाना ालकुल खराब - गरीब रथ का खाना बिलकुल गरीब और सीमा से ज्यादा गरीब है, इसलिए रेल मंत्री जी, जो आपका पना है कि गरीब रथ में गरीब आदमी चलें, उसमें अच्छा खाना मिले, अच्छा बिस्तर मिले, तो बिस्तर मिल रहा है खराब ौर खाना मिल रहा है खराब। खाना नहीं मिल रहा है, तो खाना देने की व्यवस्था कीजिए।

महोदय, अंत में मैं दो बातें और कहूंगा। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: गरीब रथ में रेलवे के द्वारा खाने का प्रबंध नहीं है। ये स्टेशनों पर जहां रुकते होंगे, वहां पर खरीदते होंगे।

श्री बनवारी लाल कंछल: सर, उसमें वेटर लेकर आते हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: वे अपना भी लेकर आते होंगे, नहीं आते हैं तो ...(**व्यवधान**)...

श्री बनवारी लाल कंछल: सर, वेटर लेकर आते हैं स्टेशन से।

श्री लालू प्रसाद: हां, तो अंदर खाना नहीं पकता है।

श्री बनवारी लाल कंछल: तो सर, उसकी व्यवस्था कराइए।

श्री नंद किशोर यादव (उत्तर प्रदेश): सर, गरीब रथ में बेडरोल के लिए जो 10 रुपया लिया जाता है, उसको माफ करा जिए।

श्री लालू प्रसाद: माफ करा दें?

श्री बनवारी लाल कंछल: सर, गरीब रथ में माफ करवा दीजिए। सर, मैं कहना यह चाहता हूं कि गरीब रथ जो ट्रेन है, ह आपके सपनों की ट्रेन है। माननीय रेल मंत्री जी, अगर आपके सपनों की ट्रेन में खाना न मिले गरीबों को, तो यह बात ोई अच्छी बात नहीं है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि अगर आप राजधानी में खाना देने की व्यवस्था कर रहे हैं, बगैर ो के खाना देने की व्यवस्था कर रहे हैं, तो गरीब रथ में पैसा लेकर खाना देने की व्यवस्था कीजिए।

श्री लालू प्रसाद: पैंट्री कार बनवा देते हैं।

श्री बनवारी लाल कंछल: हां, जरूर पैंट्री कार बनवाइए। मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि देश के जो बड़े-बड़े देश हैं, जैसे उत्तर प्रदेश हैं, बिहार है, इनके जो बड़े-बड़े शहर हैं, उनमें भी मेट्रो रेल का संचालन करा दीजिए - लखनऊ कानपुर में और आपके पटना में भी। अंत में मैं रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि मैंने समाजवादी पार्टी ी ओर से जो सुझाव दिए हैं, आप निश्चित रूप से उनको लागू कराने की व्यवस्था करेंगे, विशेषकर हिंदुस्तान के जो र्यटन स्थल हैं, वहां तक ट्रेनों को ज़रूर पहुंचाएंगे और लखनऊ, पटना और कानपुर जैसे शहरों में मेट्रो रेल का संचालन वश्य कराएंगे। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अमर सिंह (उत्तर प्रदेश): महोदय, अभी-अभी लालू जी ने कहा कि समाजवादी पार्टी को गरीबों की पार्टी कहने : एक संकट आ जाएगा, हमारी पार्टी में लोग शादी-विवाह नहीं करेंगे, तो उनको मैं कृपापूर्वक बताना चाहता हूं कि हार के लोगों की बड़ी दया है उत्तर प्रदेश के लोगों पर, कि ये गरीबों को अपनी बेटी भी देते हैं और बिना मांगे बहुत दहेज देते हैं ...(**व्यवधान**)...

3.00 p.m.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise t support the Appropriation (Railways) Bill, 2008. While speaking on the Bill, I would like t take clues from some of the speeches made by the hon. Railway Minister during the last tw years. Sir, I have also seen the Reports of the Standing Committee on Railways. It is n doubt a fact that there are certain positive developments in recent years in Railways. Alsc we are glad that the direct railway service with Bangladesh has been opened up and we ar anxiously waiting for opening up of Agartala train service. You have said that it will tak effect very soon. I would like to point out here that for several years the Indian Railways ar scaling down some of the Budgeted physical targets over various Plan Heads such as nev railway lines, gauge conversion, doubling, signalling, electrification, etc., at the Revise Estimates stage. For example, the physical target for construction of new line during th year 2007-08 has been reduced to 155 kms at Revised Estimate stage, which is nearly 70 pe cent of the budgeted estimated. During 2007-08, the Railways had targeted 700 kms. o doubling, which was reduced to 500 kms. and the actual achievements till end of March 2008 was expected to be 453 kms. In the process of capacity augmentation of signalling there has been a shortfall in achievement of targets, particularly in rehabilitation works durin 2007-08 and the spillovers are likely to be completed by March, 2009.

In a major policy deviation, the Railways are exploring the public-private partnershi (PPP). But have the Railways assessed as to how much resources and technology the public private partnership will bring? Have the Railways formulated a cogent policy defining al terms and parameters of PPP clearly? Have the Railways explored the possibilities o augmenting the capacities of their own production units before entering into public-private partnership?

During 2001-02 and 2005-06, the Railways had drastically cut down class 'C' and class 'D' posts. I quote from the replies given against Starred Question No. 224, dated 14.3.2008 In reply, Laluji informed this House that the number of class 'C' employees as on 31.3.2003 was 8,92,890 and on 31.3.2006 the number came down to 886454; that is, there were a net reduction of 6436. Similarly, during the corresponding period, the number of class 'D employees came down to 5,14,250 from 6,07,493, registering a net reduction of 93,243 employees. Further, during the period 2001-02 and 2005-06, the Railways have surrendered 1,12,664 posts.

The Indian Railway Catering & Tourism Corporation, which was entrusted with catering services, has virtually turned to be the Indian Railway Tourism Services. The Railways have awarded licences to corporate business houses for selling hot and cold beverages, packed and cooked food items at the stations. The corporate houses, on the other hand, handed over the stalls to franchisees, thus, making clear profit without making any investments. On the other hand, after a lapse of 23 years, the Railways have adopted a policy to evacuate the commission vendors from the stations. Strangely, while the commission vendors are demanding licences on easy terms to run their small units on the stations, the Railways are

forcing them to accept services in class 'D' posts for only a few years, forgoing their legitimate claims for 23 years. It is also noteworthy to point out that poor people travelling on trains are being forced to change the food habits from hot *puri-sabji* or *roti-sabji* to burgers and sandwiches.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): We have not done this. It is just an option given.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: Okay, you make it clear in your reply, yesterday, while discussing on the subject of rural development, a request was made for allowing the Self-Help Groups to sell their products on the railway stations.

The hon. Rural Development Minister said that he would be taking up this matter with the hon. Railway Minister as to why the Self-Help Groups were not allowed to sell their products at all the Railway stations.

Sir, the hon. Railway Minister announced that licensed coolies would be given jobs in the Railways. It is a very good announcement. Sir, may I ask the hon. Minister to give a time-frame for this noble project? I would like to know from the hon. Minister as to how many coolies are having valid licenses, and how many of them are fit for appointment. Have you started assessing the situation? What is the time-frame? This is a very noble project which has been announced by the Railway Minister.

Sir, the posts of Gangmen are Class 'D' posts, and the Sixth Pay Commission has suggested that no further recruitment to Class "D" posts would be done. This is another picture. As such, I am afraid, this announcement may turn to be a mirage.

A few years ago, the hon. Railways Minister, Shri Lalu ji, in one of his finest speeches in Kolkata declared that railway hawkers would be given licences. But, on the contrary, the poor railway hawkers are being thrown out of their jobs, which is the only source of their income. So far, none of them has been bessed with a licence.

In the recent past, the Railway has decided to close down the Railway Printing Presses and outsource the printing jobs. The argument of the Railways in favour of this plan was that, following computerisation of stations, there was no need to run the Printing Presses. This is ridiculous. There are not only around 7000 'E' and 'F' categories of stations, where printed tickets are still required, but, a large number of forms and other official materials are also required to be printed by these Railway Presses.

Sir, I think, the hon. Railway Minister will mention in his reply about conversion of metre-gauge into broad guage in the North Eastern part of the country.

Sir, it is praiseworthy that reduction in Railway fares is taking place. But, Sir, the plight of the Railway daily passengers in the suburban trains, lack of amenities in long distance trains, and safety and security of the commuters are matters of major concerns for all of us.

There are reports that many a times; reserved passengers do not get berths due to unauthorised occupation by non-ticket travellers. This is another point which I wanted to make.

Lastly, Sir, I would like to point out here that in Delhi, underground metro is being connected with the Airport. It is connected with the Railway Station also. This is a very welcome step. But, Sir, in Kolkata, which is a very congested metropolis, that was not done. Recently, an elevated circular rail was extended from Dum-Dum Station up to the Airport, completely disregarding the request for extension of underground metro. There will be no passengers in the circular rail. Who will go in the circular rail? It will take a very long time for the passengers going to the Airport. So, what has happended now? The Railway Administration admits this. The hon. Railway Minister had given me a reply that there were no passengers. So, I demand of the Railway Administration to extend underground metro services up to the Kolkata Airport. The West Bengal Goverment has initiated a programme to connect the underground metro with the Railway Stations at Sialdah and Howrah. Kolkata is the most congested city of this country. With these words, I support the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2008. Thank you, Sir.

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008 के समर्थन में खड़ा हूं। मैं इस समय रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि देश के कोने-कोने में महंगाई बढ़ी है और इस बढ़ती महंगाई के दौरान भी उन्होंने रेल यात्रियों का किराया बढ़ाया नहीं, बल्कि घटाने का काम किया है। यह माननीय मंत्री जी की कार्यकुशलता का परिचायक है, जिसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मैं आजमगढ़ जनपद से संबंधित हूं। आजमगढ़ जिले से कई गाड़ियां चलाई जा रही हैं। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि आजमढ़ से दिल्ली जाने के लिए कैफियात एक्सप्रेस चलाई है और इसमें हम लोगों की मांग पर समय में भी परिवर्तन कर दिया गया है। लेकिन उसमें पैंट्री कार लगाने के लिए बार-बार अनुरोध किया जा रहा है इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से पुनः अनुरोध कर रहा हूं कि उसमें पैंट्री कार लगाने की कृपा करें। इसके अलावा उस कैफियात एक्सप्रेस में इतनी भीड़ होती है कि रोज कुछ न कुछ यात्री जाने से रह जाते हैं। इसलिए द्वितीय श्रेणी के कुछ और डिब्बे भी बढ़ाने का निवेदन करना चाहता हूं।

महोदय, आजमगढ़ से व गोरखपुर से जो गोदान एक्सप्रेस आती है वह मुम्बई जाती है। इसमें भी बहुत भीड़ होती है। अतः इसमें भी द्वितीय श्रेणी के और डिब्बे बढ़ाए जाने की मांग करता हूं। इस गाड़ी में भी पैंट्री कार नहीं है, जिसमें लगाने की आवश्यकता है। मैं अनुरोध करता हूं कि इसमे भी पैंट्री कार लगाई जाए।

महोदय, इतनी गाड़ियों के बढ़ने के बावजूद भी आजमगढ़ रेलवे स्टेशन अभी अपनी पुरानी हालत में है। केवल एक ही प्लेटफार्म है, वह भी बहुत छोटा प्लेटफार्म है, जबकि इस समय कम से कम तीन प्लेटफार्म की जरूरत है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि शीघ्रताशीघ्र वहां तीन प्लेटफार्म और ऊपर ही ऊपर दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए पुल बनाने पर ध्यान दिया जाए। साथ ही साथ आजमगढ़ से दो सौ मीटर की दूरी पर गोरखपुर बनारस रोड है, जहां रेलवे का एक गेट है। यह बंद हो जाने पर बहुत लम्बा जाम लग जाता है। इसलिए वहां पर एक ओवर ब्रिज की जरूरत है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वहां ओवर ब्रिज की आवश्यकता को देखते हुए एक ओवर ब्रिज बनवाने की कृपा करें। माननीय मंत्री जी की कृपा से आजमगढ़ के और उधर के क्षेत्र की जनता दिल्ली भी पहुंच रही है, मुम्बई भी पहुंच रही है। अभी-अभी सूरत जाने की ट्रेन की व्यवस्था भी की है, जिसके लिए हम उनको बधाई देते हैं लेकिन आजमगढ़ क्षेत्र से बहुत सारे लोग कोलकाता जाते हैं, जहां के लिए कोई ट्रेन नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कोलकाता के लिए भी एक ट्रेन की व्यवस्था की जाए, जिससे वहां की जनता की समस्या का समाधान हो सके। अगर कोई नई ट्रेन इस समय नहीं ली जा सकती है तो मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वाराणसी-इलाहाबाद होते हुए कई ट्रेनें जो हावड़ा जाती हैं, उन्हीं में से किसी ट्रेन का रूट चेंज करके उधर से पहुंचाने का काम करें, जिससे दोनों तरफ की जनता को काफी फायदा पहुंचेगा। जौनपुर से इलाहाबाद एक ट्रेन इंटरसिटी के नाम से चलती है। अगर उसे आजमगढ़ तक ले जाएं तो इलाहाबाद हाई कोर्ट के लिए जा सकते हैं, जिससे वे वहां जाकर के अपने

मुकदमें देख करके वापिस आ सकते हैं। साथ-ही-साथ आजमगढ़ से लखनऊ जो प्रदेश की राजधानी है, वहां पर भी कोई इंटरसिटी ट्रेन नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वहां पर अगर एक इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए, ताकि उधर के क्षेत्र के लोगों की समस्या का काफी समाधान हो जाएगा। माननीय मंत्री जी ने अभी लोक सभा में आज़मगढ़ रेलवे स्टेशन को मॉडर्न रेलवे स्टेशन घोषित किया है। मैं इसके लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं। महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह आश्वासन भी चाहूंगा कि वे जल्दी से जल्दी इस काम को शुरू करके पूरा भी कराएं, ताकि इस क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सके। इसके साथ-ही -साथ सुरक्षा और संरक्षण को और अधिक मज़बूत करने की जरूरत है, सफाई और पानी को भी और सुदृढ़ करने की जरूरत है। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इस विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008 का समर्थन करता हूं।

श्री विजय कुमार रूपाणी (गुजरात): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इस सदन में यह जो विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008 पर चर्चा हो रही है, मुझे लगता है कि ऐसे समय में ग्लोबलाइजेशन और इंफ्रास्ट्रक्चर की आवश्यकता है और हमें उस पर ध्यान देना चाहिए। क्योंकि राष्ट्र का विकास करने के लिए रेल का बड़ा योगदान होता है, तो इस आधार पर देश का विकास, देश की आर्थिक प्रगति और देश की Unity भी बढ़ सकती है। हमें इस बार इस पर गहरा विचार करना चाहिए, ऐसा हुआ नहीं है। मैं गुजरात से आया हूं, इसलिए इस बात पर ज्यादा जोर दे रहा हूं। गुजरात में जिस तरीके से आर्थिक समृद्धि और इंडस्ट्रियल डवलेपमेंट हो रहा है उसमें पोर्ट डवलेपमेंट बड़ी तेजी से हो रहा है। गुजरात में जहां सागर का विस्तार है, वहां पोर्ट का डवलेपमेंट हो रहा है। जैसे मुम्बई में सबसे ज्यादा लैंडिंग और लोडिंग होती है और उससे प्रोफिट भी होता है, ऐसे ही कांडला में भी प्रोफिट हो रहा है इस तरह गुजरात के अन्य क्षेत्रों में भी डवलेपमेंट हो रहे हैं, लेकिन वहां भी रेल की सुविधा नहीं है। जब तक यह इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं होगा, तब तक हमारे डवलेपमेंट की यह बात रुक जाती है। इसलिए सबसे पहले मेरा पहला अनुरोध है कि पीपावा और भटिंडा तक डबल ट्रैक बनना चाहिए। आज यह हमारी सबसे बड़ी आवश्यकता है और उस पर अभी तक जयपुर की बात ही चल रही है, लेकिन भटिंडा तक डबल कंटेनर ट्रैक होना चाहिए, हम जो इम्पोर्ट कर रहे हैं, वह सब पोर्ट्स पर इम्पोर्ट हो और लैंटिंग होगा। वहां से देश के बाकी भागों में, जहां उत्पादन हो रहा है, वहां पहुंचाने के लिए यदि रेलवे का इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं बनेगा, तो हमारे देश के लिए बड़ी तकलीफ की बात होगी। जब सब जगह क्लाइमेट चेंज हो रहा है और सब सामान रोड से जा रहा है, ट्रकों से जा रहा है, बसों से जा रहा है, तो इससे रोड पर भी लोड बढ़ रहा है। आज वर्ल्ड बैंक क्लाइमेट चेंज के लिए कार्बन क्रेडिट देता है। आपको रेल लाइन बनाने के लिए भी वर्ल्ड बैंक से पैसा मिल सकेगा। यदि पोर्ट कनेक्टिविटी के लिए, जल्दी से जल्दी रेल लाइन जाएगी तो मुझे लगता है, यह सबके लिए अच्छा होगा यदि वर्ल्ड बैंक हमें क्रेडिट देगा, तो हम जल्दी से जल्दी इसका उयोग करके, पोर्ट कनेक्टिविटी के लिए ट्रैक बढ़ाएंगे।

दूसरी बात यह है कि हमारी इंडस्ट्री डवलेपमेंट पर भी प्रायोरिटी होनी चाहिए। जिस तरह से माल वाहक और मालगाड़ी बढ़ाने की बात है, तो इसमें गुजरात सबसे बड़ा फर्स्ट एरिया है। गुजरात में आप पोर्ट connectivity के लिए ज्यादा-से-ज्यादा ध्यान देंगे, ऐसा मेरा अनुरोध है।

जो वेस्टर्न रेलवे है, उसमें राजस्थान, गुजरात और मुम्बई तक यह वेस्टर्न रेलवे है। गुजरात आपको ज्यादा-से-ज्यादा रेवेन्यू दे रहा है। बार-बार हमारी यह मांग रहती है कि वेस्टर्न रेलवे का सेंट्रल ऑफिस अहमदाबाद होना चाहिए। अब तक मुम्बई से ही व्यवहार चल रहा है और सेंट्रल रेलवे का ऑफिस मुम्बई है। वेस्टर्न रेलवे का ऑफिस अहमदाबाद होना चाहिए और वहां से उनका कारोबार हो, तो ठीक रहेगा। यह हर बार चर्चा में आता है, लेकिन आप इसे नहीं करते हैं। यह बड़े खेद की बात है।

विशेष कर सौराष्ट्र दिल्ली से connected नहीं है। सौराष्ट्र के लिए कोई भी बड़ी गाड़ी यानी एक्सप्रेस ट्रेन direct दिल्ली और राजकोट या direct दिल्ली और सोमनाथ, direct दिल्ली और द्वारका के लिए ट्रेन नहीं चलती है। रेल मंत्री जी, इसके लिए भी आप ध्यान देंगे, ऐसा मेरा अनुरोध है। विशेष कर द्वारका-सोमनाथ, यहां बहुत से श्रद्धालु लोग यात्रा के लिए आते हैं, लेकिन यहां कोई सुविधा नहीं हैं। द्वारका और सोमनाथ के लिए आप कोई स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था करें गे, ऐसा मेरा अनुरोध है। आपने जो पिछले चार बजट दिए हैं, उसमें गुजरात के लिए कोई भी ट्रेन नहीं दी गई है। मेरा यह आक्षेप भी है और मैं कहना चाहता हूं कि आप politically गुजरात को कोई ट्रेन नहीं दे रहे हैं। नारन जी हमारे रेल राज्य मंत्री भी हैं, लेकिन गुजरात के लिए इस बार भी कोई ट्रेन नहीं मिली है। गरीब रथ भी गुजरात से पास हो रहा है, लेकिन

गुजरात से चले, ऐसा कोई भी गरीब रथ हमारे गुजरात को नहीं मिला है। मैं मानता हूं कि लालू जी का गुजरात के प्रति अतिप्रेम के कारण या आप politically कुछ कर रहे हैं, ऐसा मेरा आपसे कहना है।

अभी राजीव जी बात कर रहे थे। अकस्मात् होता रहता है। सेफ्टी गार्डर्स के लिए इस बजट में और रेल के तंत्र के द्वारा इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जिस तरीके से मुम्बई-ब्लास्ट में ट्रेन में बमबार्डिंग हुई और एक साथ दस मिनट में सभी ट्रेनों में ये बम फटे, तो सिक्योरिटी के लिए भी रेल में यह बड़े खतरे की बात है। सरकार इसकी कोई चिन्ता भी नहीं कर रही है, ऐसा लगता है।

रेलवे में हम राष्ट्रीय अखण्डता की बात कर रहे हैं, लेकिन राष्ट्रीय एकता के लिए आज भी जो ट्रेन का जाल बिछना चाहिए, नार्थ-ईस्ट फ्रंट में और जम्मू-कश्मीर में, उसके लिए भी आपने अभी तक कोई कदम नहीं उठाया है। इसके कारण भी यह समस्या हुई है और वहां अलगाववाद का भाव पैदा होता है। मैं मानता हूं कि आपको राष्ट्रीय एकता और अखण्डता के लिए अरुणाचल प्रदेश, हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर तक रेल की और लाइनें बिछानी चाहिए, ऐसा मेरा अनुरोध है।

आपने जो जोनिंग की है, उस जोनिंग का भी पूरा जायजा लेना चाहिए। जितनी इनकम है ... (**व्यवधान**) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह): माननीय सदस्य, आपके दो मैम्बर्स और हैं। अगर आप उन्हें छोड़ना चाहें, तो आप और बोल लें।

श्री विजय कुमार रूपाणी: सर, मैं एक मिनट में खत्म कर रहा हूं। आपने जो जोनिंग की है, उस जोनिंग में भी कितना इनकम है और जोन में कितना खर्च हो रहा है, उसका भी जायजा लेना चाहिए। संसद सदस्यों की जो डिमांड होती है और हर वक्त नए ट्रेन और नए ट्रैक की जो बात होती है, उसमें भी जिस इलाके से, जहां से आपको ज्यादा रेवेन्यू मिलती है, वहां ज्यादा-से-ज्यादा सुविधा होनी चाहिए। इतना ही मेरा अनुरोध है। धन्यवाद।

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA (Orissa): Sir, I, on behalf of the Indian National Congress, support the Appropriation (Railways) No. 3 Bill which is being discussed today. As we all know, the railway activities in our country and the Budget placed by our Railway Minister are not only supported by the UPA Government, but has also been appreciated and got the appreciation from all corners. If you go into the details of the Budget, you will find something which we have not seen before. The gross traffic revenue is at Rs. 72,755 crore, that is, 16 point higher and the return of the capital is 21 per cent. The cash surplus before dividend is expected to be Rs. 25,000 crore in 2008, and by the year end is likely be Rs. 20,483 crore, that is, 27 per cent more than the Budget target. The Railways from all sides is being appreciated. If we go into the details, the main thing of the Railways is the railway safety. The number of accidents has been reduced. The number of persons killed in railway accidents has also been reduced. The train accidents due to collision have been reduced from 130 in 2005-06 to 95, and the total accident cases have been reduced from 233 to 194. Passengers killed in 2005-06 were 168, which have been reduced to 38; injuries in 2005 have been reduced from 483 to 227 and the cases of persons killed in 2005-06 have been reduced from 9 to 6 in 2006-07. So, there are two things. One is, Budget expenditure, profit and appreciation and second is the concessions given to the general public. Within this period of the UPA Government and in the Budget placed by the very renowned and famous Minister, Lalu Prasadji, there is no increase in the passenger fares and, on the other hand, concessions have been given to senior citizens, women, AIDS-affected persons, students and to the families of those persons who are killed in the defence action. The concession has also been given to those who are needy. So, from all sides, the Railway Budget and the railway activities in our country are very much appreciated. I congratulate the Railway Minister for his performance in the country. While saying so, Sir. I will add one or two suggestions about the Railway safety. I would like to know from the hon. Railway Minister: What is the

total number of old railway tracks and bridges in the country which have already been declared unsafe, and how much time will it take to replace these old railway tracks and also to complete these bridges which have been declared unsafe and are not in good conditions? It is one of the most important points for the railway safety. Secondly, some people have mentioned about the railway stations. Till now also, many people are entering the railway sites and occupying the seats in the first and second-class waiting rooms. In the night time also many people without tickets sleep inside the railway stations which is also becoming the cause of threat and many types of violence. What steps will the hon. Minister take to prevent this so that these things do not happen inside the railway stations? In addition to that, I think, one hon. Member asked here and I would also like to ask as to what is the criterion for the allocation of funds in the Railway Budget which are given to different States. It is also a fact that many States in our country have got the longer railway lines. I do not want to name those States. But, at the same time, there are many States, including Jammu and Kashmir, North-Eastern States and my State, Orissa, which have got the shorter railway lines in comparison to other States. So, while allocating funds for new railway lines, the fact that States with shorter railway routes need more emphasis should be kept in mind. I want to say that those States, which have shorter railway lines, should also be given equal importance.

Then, hon. Railway Minister has done a very good thing. He has allocated the money in view of the Pay Commission's Report. If they have to pay more for the employees and officers, they have made a provision for that in the Railway Budget. I think, that is a good thing.

Regarding regularisation of coolies, I would like to say that hon. Minister has done a very good job by regularising the coolies who have been passing their days in a very distressed condition for a long time. It is a historic decision that the hon. Railway Minister has taken to regularise them. It will be a very good thing if they get their jobs.

Then, I would like to mention about the people who are living on the railway land. There are many such people in Bilaspur and Raipur in Chhattisgarh. They are living on railway land in Rourkela, Berhampur, Sambalpur and Cuttack in Orissa. In West Bengal also, they are living in Kharagpur, Howrah, and at many other stations. So, just telling them that they cannot occupy this land and just throwing them out because this is railway land is not a humane decision. We have also to consider that these people have been living there for 30-40 years. Now, without making any alternative arrangement, if we just throw them out, I think, the hon. Railway Minister being a leader of the poor people, should consider their condition. I have also given a representation. I hope, the hon. Minister will consider it and before eviction of these people, some alternative arrangement or a small place can be earmarked where multistoreyed flats can be constructed and sold to these people. Such a step can be taken in consultation with the State Governments.

SHRI R. VELU: Sir, I would like to make it clear that housing is the responsibility of the State Governments. The Supreme Court has said that railway land cannot be allotted for housing purpose. That being the case, you should go back to the States and ask them to provide alternative sites. Till then, we are also evicting them in a systematic way. What I am trying to say is that we are sympathetic towards these people, but we cannot allow the railway land to be encroached upon.

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA: I think, the Railway Ministry can have negotiation with the State Governments. We are also asking the State Governments to provide some alternative site for their rehabilitation. If that can be done, I think, it will be useful for these people.

Then, about employment, a statement came in an Oriya newspaper that the Oriya people are not getting employment because they are not well trained and their skill level is not as per the requirement. My appeal to the hon. Minister is that as the Railways are using the services of 15 lakhs people in the country and being such a big organisation, the Railway Ministry can also start some centres to give training to the workers to upgrade their skills so that these can be useful for the railways. Those who are working at lower levels can go to higher levels. Is the Railway Ministry considering any such training programme for skill upgradation of its employees. Sir, I belong to Orissa, and, I have some suggestions to make in this context. Sir, I am thankful to the Railway Minister for making a good allocation in the Railway Budget for the State of Orissa in comparison to previous years. But, as I have already said, we have many projects pending in the State of Orissa and the Railway is also having some surplus revenue. Sir, as many industries are coming up in Orissa, I request the Railway Minister to consider giving some more amount to it so that these projects can be completed. Khurda-Bolangir railway line, Koraput-Gunupur, Jakhapura-Bansapani Railway doubling line, Haridaspur-Paradip Railway Line, Talcher-Paradip doubling line, completion of Bangirposi broad gauge work, etc. and all other Railway projects which are pending in the State of Orissa should be taken up. There is also a proposal for the survey of a new railway line from Jajpur-Keonjhar Road to Dhamra Port in Orissa *via* Navi Gaya *i.e.* Baitarankhetra-Jajpur-Akhandalmani so that this can connect two holy places and tourist places also, and, also there can be a direct railway connection till Dharma Port for transporting minerals. In this way, the pressure on Paradip Port is lessened and this can directly connect the Dharma Port of Orissa.

Sir, another railway line is required from Berhampur to Miniguda *via* Phulbani and Jiudaigiri so that these two tribal Districts - where there is no railway line — can be connected. Sir, this is also an important thing. Sir, I know that the East Coast Zone has been declared, but the office of the General Manager and other offices, I think, are in the process of construction. I would also like to mention that the Jajpur-Keonjhar Road is an important railway line. Sir, many steel industries like Jindal, Tata and Neelanchal Ispat Nigam Limited, etc. are coming up there. This is also connected with Bansapani, Sukinda mines areas and the Paradip Port. So, I would like to know whether the Railway Minister would consider having the office of Divisional Manager at Jajpur Road so that it becomes easy for transportation of goods in this area.

With these words, I, once again, support the Railway Appropriation Bill. Sir, if you see the performance of Railway during the UPA Government, it is far better than that of the NDA Government from any angle, *i.e.*, number of accidents, safety, revenue receipts, profits, etc., and this year's Railway Budget is definitely good. So, on behalf of the Congress Party, I suport the Railway Appropriation Bill and congratulate the Railway Minister for presenting this Budget.

उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह): मैं माननीय सदस्यों से निवेदन करूंगा कि अभी 13 लोग और बोलने वाले हैं और मंत्री को उत्तर भी आज ही देना है, इसलिए कृपा कर के आवंटित समय के भीतर ही अपना भाषण समाप्त करें।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, आजकल शादी-ब्याह होते हैं जिस में माननीय सदस्यों को और हम को भी जाना है, यह तो सप्लीमेंटरी है, एक-एक, दो-दो लाइन कह कर lay करवा दीजिए। पहले विस्तार से चर्चा हो चुकी है।

उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह): यह नहीं हो सकता है। आप संक्षेप में कह दीजिए, lay मत करिए।

DR. BIMAL JALAN (Nominated): Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak. Sir, as required and suggested by you, I shall be very, very brief, and, just emphasise on a few important points. One, Sir, is the great economic importance of an efficient railway system for us. We have had Railways for a very, very long time, more than a century, so we take if for granted. But an efficient railway system, to my mind, is an absolutely essential input to high economic growth. Because transport of all raw materials, all capital goods and machinery is dependent on a efficient railway system. In the present circumstances, if you want high growth rate, or, if you want rural development, or, if you want any sector of our economy to develop, I would suggest that we should provide maximum support, financial support, to the Railways.

The second point that I want to make is in regard to the example which the hon. Railway Minister has set for the rest of the public sector. If there is a will, if there is an effort, if there is an authority, and if there is an organisation, then our public sector can be efficient, can support itself, and can provide the kind of services that the rest of India needs. This is the second point which I want to make.

We have to learn a lot from what has happened in the railway system, to bring us to a point, where it is providing resources, where we don't have to raise freights, and where we don't have to raise passenger fares to be able to generate resources. This is the efficient use of whatever material you have both human as well as financial services and the present Railway Minister has been able to provide that. I think that this is a great example for the rest of the public sector that it can be done, if you have the will. Thank you, Sir.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA (Orissa): Sir, I thank the hon. Railway Minister for presenting a good budget. The Railway Minister has been quite competent in tackling the Railways, as my colleague, Dr. Jalan, pointed out . The Railway infrastructure is the most important one, among all means of transport, to ensure economic growth. I wish the entire country had been the focus and not some areas because of one's likes or because of certain pressures whether political or economical.

Have a Backward Region Fund. We, in Orissa and in a number of other States like Jammu and Kashmir and the North-Eastern States, are well below half the national average. We don't say that you take us to the national average of railway kilometerage within a span of five years. We say that you take us up to that level within a span of ten years. You have to have the will. Why not create a Backward Region Railway Fund? Bihar was lucky in having successive Railway Ministers. Viability is not a criterion when you go for expansion of railway network in Bihar. We are continuously being told about the viability of Khurda-Bolangir railway line which is the lifeline of Orissa. It opens up backward regions of Orissa.

My friend, Shri Khuntia, pointed out a number of railway lines. I will add a few more. Take Gopalpur-Rayagada railway line, going through the backward region. It does not have any infrastructure at all. Take Jajpur-Malkangiri, Gunupur-Bissamcuttack, and Talcher-Bimlagarh railway lines. I just like to draw the attention of the Minister towards this. Talcher this year has produced 70 million tonnes of coal. It is a useless station. It is going to produce, in seven years, 200 million tonnes of coal, a lot of which will go down to the South. What are you doing about it? You talk of world class station for Bhubaneshwar. Why not world class stations for Talcher, Jharsaguda, Jajpur-Keonjhar road and Raigada, four places in Orissa, which are industrial and mining hubs? It is a pity that thinking is not going into this. Kindly remember that poverty, as Dr. Jalan said, cannot be really effectively tackled unless you have a good railway infrastructure. *(Time Bell).* I will take a couple of minutes. When

Shri R. Velu was there in Bhubaneshwar, I mentioned about what the requirement is if you want to bring Orissa on to half of the national average of railway kilometreage in 5 years' time, put Rs. 2000 crores a year, to finish the on-going projects, to carry on with your normal electrification, doubling, all these kinds of work, and also to start some new projects which can go over to the Twelfth Plan.

उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह): प्यारीमोहन जी, आप कृपया संक्षेप में कहें और अपने सजेशंस मंत्री जी को सीधे भिजवा दीजिए। मंत्री जी से हम निवेदन करेंगे कि वे सदस्यों के सजेशंस मान लें।

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA: I am not going to the detailed suggestions one by one. I merely mentioned the suggestions relating to bringing Orissa on to half of the national average of railway kilometreage in 5 years' time, what the requirement is. Secondly, on general issues, inspite of the excellent performance of the Railways, on general issues, inspite of the excellent performance of the Railways, I will point out three issues which need to be looked after. One is, track maintenance. Your performance may be excellent in all respects, track maintenance would be average. Passengers amenities, again, they are between average and good. Quality of service in coaches, again average. I don't call them bad, again average. Kindly improve these so that your performance in all aspects becomes excellent. If anybody says that you are charging too much in terms of passenger fares, I would say, no, you are one of the lowest in the world. Please keep it for the poorer sections as flat as possible, but keep on raising it for the rest. Thank you for the opportunity.

श्री महेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। मैं बहुत संक्षेप में अपनी एक-दो बातें कहूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी का उनके अच्छे रेल बजट और अच्छे रेल संचालन के लिए आभार प्रकट करता हूं।

महोदय, जैसाकि हम सभी जानते हैं कि रेलवे के द्वारा ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: आपके अखबार दैनिक जागरण में हमको जितना कवरेज मिलना चाहिए, कहां मिलता है।

श्री महेन्द्र मोहन: जरूर मिलेगा। आप जनता की समस्याएं हल करिए, जनता का अखबार है और आपको कवरेज भी मिलेगा।

श्री लालू प्रसाद: ठीक है।

श्री महेन्द्र मोहन: मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे के माध्यम से ही हम न केवल भ्रमण करते हैं, बल्कि भारत की एकजुटता को भी बनाते हैं। रेलवे से ही हमारा नेशनल इंटिग्रेशन होता है, हर आम नागरिक रेल से चलता है और जो हमारे यहां बाहर से टूरिस्ट आते हैं, वे भी रेल से ही हमारे देश को देखते हैं। लेकिन जब हम रेल से चलते हैं, चाहे हम दिल्ली पहुंचते हों, मुम्बई, कानपुर या लखनऊ और जब रेलगाड़ी हमारे शहरों के पास पहुंचती है तो ट्रैक्स के दोनों तरफ जिस प्रकार से अपने नेचुरल काल के लिए आदमी और औरतें बैठती हैं और जिस प्रकार की गंदगी दिखलाई देती है, वह एक अच्छा दृश्य उपस्थित नहीं करती। इसलिए जहां रेलवे की जमीनें पड़ी हुई हैं, जहां आप उनका सही उपयोग करने जा रहे हैं, कृपया आप ध्यान दें कि वहां, उन जगहों पर गरीब आदमियों के लिए, आम जनता के लिए, जो वहां पर महिलाओं और पुरुषों के रूप में बैठे होते हैं, कुछ पब्लिक टॉयलेट्स बनवाएं जाएं, क्योंकि वहां जो महिलाएं बैठी होती हैं, पुरुष बैठे होते हैं और जिस प्रकार का वह दृश्य होता है, वह दृश्य हमारे भारत की छवि को बहुत बिगाड़ता है। यह एक ऐसा सुझाव है, जिसको बहुत कम खर्चे पर आप कर सकते हैं। कृपया रेलवे ट्रैक्स पर ध्यान दें, विशेषकर उन शहरों के पास, जो आपके टूरिस्ट मैप पर हैं ताकि वहां पर ये सारी चीजें की जा सकें। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने capacity utilization and channelising all the resources के द्वारा अपने बजट को बहुत अच्छा बनाया और उसके द्वारा हमको लाभ भी दिया है। इसी के साथ रेलवे की सफाई और सुरक्षा की ओर थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है। सफाई के बारे में मैं यह कहना चाहूंगा कि यहां पर बैठे हुए हमारे संसद सदस्य फर्स्ट ए.सी. में चलते हैं, लेकिन वहां पर जो कारपेट बिछे हुए हैं, उनकी कोई जरूरत नहीं है, वे बीमारी के गढ़ हैं, गंदगी के गढ़ हैं। इसलिए फर्स्ट ए.सी. से

कारपेट हटा लिए जाएं और उनकी जगह फ्लोरिंग कर दी जाए, ताकि उसकी सफाई की जा सके, उसे धोया जा सके और पोंछा जा सके। यहां कारपेट की कोई आवश्यकता नहीं है। अगर इसे हटाया जाता है, तो यह बहुत अच्छी चीज होगी और इससे सुफाई में सुधार आएगा। मैंने रेलवे बजट के समय भी कहा था कि उत्तर प्रदेश को दक्षिण से, कर्नाटक से, चेन्नई से, आंध्र प्रदेश से जाने का एक ही रास्ता जाता है और वह वॉया झांसी जाता है और कानपुर और झांसी के बीच में एक सिंगल ट्रैक है, जहां 130 मील की दूरी 5-6 घंटे में पूरी की जाती है, इसे डबल ट्रैक में जरूर कन्वर्ट कराया जाए। इसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है, मुझे आशा है कि इस बार अवश्य रेल मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

महोदय, मैंने एक मांग रखी थी कानपुर से काठगोदाम की रेलगाड़ी के लिए और उन्होंने उसे स्वीकार किया है तथा कानपुर से वह रेलगाड़ी अब काठगोदाम के लिए मिलेगी, इसके लिए मैं उनका आभारी हूं। इसके साथ ही साथ कानपुर में रेलवे के overbridges की आवश्यकता है। कानपुर शहर की पूरी जनता एक घंटा पहले चले बगैर रेलवे स्टेशन नहीं पहुंच सकती है, क्योंकि वहां पर कपड़ामहल ऐरिया, जो हावड़ा-कानपुर लाइन पर है, वहां एक ओवरब्रिज की आवश्यकता है, वहां पर एक-एक घंटे तक हम लोगों को खड़ा रहना पड़ता है और उसके कारण बहुत से यात्रियों की गाड़ियां छूट जाती हैं, इसलिए मैं चाहता हूं कि आप इस ओर ध्यान दें। आपने जो कानपुर को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने का आश्वासन दिया है, उसमें थोड़ी सी प्रगति करा दें, ताकि वहां पर काम आगे बढ़ने लग जाए। जो आपने ग्रीन टॉयलेट का प्लान आपने रखा है, उसमें कब काम शुरू होगा, यह न हो कि वह केवल कागजों में रह जाए। मैं चाहता हूं कि आपके समय में ही यह ग्रीन टॉयलेट की व्यवस्था हो जाए।

महोदय, एक और चीज मैं सुझाव के रूप में माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि identification of stocks of their own lands and properties किया जाना चाहिए। अभी तक रेलवे में कहीं पर भी ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है कि यह पता लगे कि कहां पर कितनी जमीन रेलवे की पड़ी हुई है, कितनी संपत्ति पड़ी हुई है। इससे पहले कि वे उसको बेचें या लीज पर दें, कृपया उसका एक identificaction कर दें और जैसा हमारे कुछ साथियों ने पहले भी कहा है कि पहले उसका उपयोग आम जनता के लिए किया जाए, गरीब जनता के लिए मकान बनाए जाएं, गरीबों के रहने की व्यवस्था वहां पर कराई जाए, उसके बाद ही उसे बड़े-बड़े industrialists को बेचा जाए। Public Private Participation के माध्यम से इस कार्य को अच्छे रूप में अंजाम दिया जा सकता है और मैं चाहता हूं कि इस कार्य को अच्छे रूप में किया जाए।

महोदय, मेरा एक छोटा सा अनुरोध और है, संभवत: वह भी स्वीकृत हो चुका होगा। कानपुर से जम्मू में वैष्णो देवी वगैरह जाने के लिए एक ट्रेन की आवश्यकता है। जो कानपुर से काठगोदाम तक ट्रेन चलाई जाने वाली है, उसे ऐसे चलाया जाए कि वह लखनऊ-बरेली-मुरादाबाद होते हुए पहुंचे। मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने रेलवे के माध्यम से इस देश की जनता को महंगाई से बचने का एक रास्ता दिखलाया है। इसी प्रकार से सरकार अन्य विभागों में-चाहे वह गेहूं का हो, चाहे कोई और हो, उनमें भी इस महंगाई पर काबू पाए। अब हमारे जो कृषि मंत्री जी हैं या अन्य मंत्री हैं, अगर वे मूल्यों पर कंट्रोल कर सकें, तो इससे देश की जनता को बहुत आराम मिलेगा। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

श्री रूद्रनारायण पाणि (उड़ीसा): उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछले 3-4 साल से सक्षम विपक्ष के नाते हम अपनी भूमिका निभा रहे हैं ...(**व्यवधान**)... हमारे रेल मंत्री जी ने जो गरीब रथ चलाया है, आज कम से कम उड़ीसा का दिन है, इसलिए सबसे गरीब राज्य का दिन है। रेल मंत्री जी गरीबों के बारे में बार-बार बताते हैं और पिछले तीन-चार सालों से लगातार हमने सक्षम विपक्ष के नाते यह उजागर किया है कि उड़ीसा सबसे गरीब राज्य है। आज भी इस देश के 48 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा के नीचे रहते हैं और सुबह आज KBK के बारे में कहा गया। आज विपक्ष के लगातार प्रयास के कारण इस देश की प्रमुख पार्टी, जो देश का शासन चला रही है, यानी कांग्रेस पार्टी, कम से कम उन्होंने उड़ीसा के एक सदस्य को बोलने का मौका दिया है। मैं उनको धन्यवाद देता हूं। हमने तीन-चार साल से लगातार प्रयास किया और इस सरकार से पहले भी जब कांग्रेस पार्टी केन्द्र में आई है, तब राज्य के प्रति अनदेखी हुई है। लालू जी की बात अलग है, लालू जी के पास हमारे उड़ीसा विधान सभा के स्पीकर के नेतृत्व में विधान सभा की एक हाउस कमिटी आई थी। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से, जो गरीबों के रेल मंत्री हैं, उनसे पूछना चाहता हूं कि इस देश के किस राज्य के विधान सभा की हाउस कमिटी उनके पास आई थी, यूपीए की जो मुख्य पार्टी है, कांग्रेस पार्टी है, वह उड़ीसा के साथ भेदभाव करती है, हमारा यह शिकायत लगातार बरकरार रहेगा। कांग्रेस ने आज तक एक कैबिनेट मंत्री भी नहीं मिला है,

4.00 P.M.

इस सरकार का तीन-चार साल हो गया है, इस प्रकार का भेदभाव करते हैं। उनको जो तय करना है, वह करेंगे। वह जो तय करते हैं, वही होगा। आज सुबह कांग्रेस पार्टी के मेम्बर ने एक विशेष उल्लेख पढ़ते-पढ़ते यह पढ़ दिया कि केवीके में राज्य सरकार विफल हो रही है। महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि इस योजना का नामकरण आज का नहीं है, आज जो पैसा देते हैं, वह बीआरजीएफ के नाम से देते हैं, केवीके जो जितना पैसा दिया जाता था, दूसरी योजनाओं के अंतर्गत आज नहीं दिया जाता है। अगर कांग्रेस के स्पीकर कहते हैं कि उड़ीसा राज्य सरकार केवीके में विफल है, तो मैं सवाल उठाना चाहता हूं कि खुर्दा बोलांगी, जो कि केवीके का हाट है, इसमें तीन जिला है, काला हांडी, बोलांगी और कोरापुट। आप जानते हैं कि दुनिया में जब गरीबी का जिक्र किया जाता है तो काला हांडी का नाम लिया जाता है। आज जैसे China में de-Maofication हो रहा है, उसी प्रकार कांग्रेस पार्टी में de-Raofication हो रहा है... (व्यवधान)...।

श्रीमती विप्लव ठाकुर (हिमाचल प्रदेश): महोदय, यह नाम क्यों लेते हैं (व्यवधान)...।

श्री रूद्रनारायण पाणि: देखिए, इस प्रकार चिल्ला करके धमकी दे रही हैं ...(व्यवधान)... यह गलत बात है ...(व्यवधान)...। महोदय, केवीके नरसिंह राव जी का ब्रेन चाइल्ड था, लेकिन यह सरकार केवीके योजना को पूरा का पूरा हटा दिया है। हम तो रेल मंत्री को यह जरूर कहेंगे कि खुर्दा बोलांगी को ज्यादा से ज्यादा पैसा दिया जाए। कांग्रेस के स्पीकर हमारे उड़ीसा के जितने प्रोजेक्ट के लिए मांग किए हैं, मैं उनका समर्थन करता हूं। प्यारे मोहन जी यहां पर बैठे हुए हैं, उन्होंने जो-जो प्रोजेक्ट के लिए पैसे की मांग की है, राज्य के जो-जो प्रोजेक्ट के लिए पैसे की मांग की है, माननीय रेल मंत्री जी, मैं उन दोनों स्पीकर की मांग का समर्थन करता हूं, लेकिन उसके साथ-साथ यह कहता हूं कि उड़ीसा का एक पेपर है, उसमें लिखा गया है कि उड़ीसा के प्रार्थी को दक्षता नहीं है यानी उड़ीसा में जो गैंग मेन में आता है, ग्रुप डी सर्विस में आता है, कांग्रेस स्पीकर श्री राम चन्द्र जी हमारे साथी हैं, हमारे भाई हैं, इन्होंने कहते-कहते कह दिया, संयोग से जो भी उड़ीसा से आते हैं, उन्होंने जाकर कह दिया कि ग्रुप डी में उड़ीसा के नौजवान इसीलिए नहीं हो पा रहे हैं, क्योंकि उनमें थोड़ी कमी है, यह कहना कितनी दूर तक ठीक है। बताइए, माननीय रेल मंत्री के अधीन चेयरमेन साहब काम करते हैं, एक राज्य से एक व्यक्ति चेयरमेन के लिए फिट है, लेकिन उस राज्य का नौजवान गैंगमेन के लिए फिट नहीं है। राज्य का एक व्यक्ति चेयरमेन के लिए फिट है, लेकिन वहां का नौजवान ट्रैकमेन के लिए फिट नहीं है, हैमरमेन के लिए फिट नहीं है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से विनम्रता से, लेकिन बहुत अप्रभावी ढंग से कहना चाहूंगा कि ग्रुप डी का जो सर्विस है, जो गैंगमेन का पद है, जो क्राफ्टमेन का पद है, जो हैमरमेन का पद है, उसमें राज्य के नौजवानों को ज्यादा मौका मिलना चाहिए। मैं केन्द्रीय विषय पर आ गया हूं, Railway Recruitment Cell (RRC) बनाया गया, देख लीजिए, कितने नौजवान सेलेक्ट हुए हैं। हम बिहार के कतई विरोधी नहीं हैं, ब्रिटिश जमाने में उड़ीसा-बिहार एक राज्य हुआ करता था, मुझे सीधा बोलना पड़ेगा, रेल मंत्री मेरे ऊपर गुस्सा हो सकते हैं। बिहार राज्य से ग्रुप डी के काम में हजारों की संख्या में आते हैं और दूसरी जगह से कितने आते हैं। जो GM Discretionary कोटा है...।

CM's discretionary quota के नाम से बिहार राज्य से काफी संख्या में ऐसे लोग आते हैं। आप सोचिए, महाराष्ट्र में जो हो रहा है, वह सोचना होगा। वहां पर उत्तर भारत के लोग जाएं, उड़ीसा के लोग जाएं, कहीं महानगर बनता है, तो लोग वहां जाएंगे, लेकिन वहां पर राजनीति में भी हावी होंगे। वहां पर मतदाता सूची में नाम जुड़वा लेंगे, नगर-निगम के चुनाव में भी मतदान करेंगे। आजकल तो राज्य के चुनाव अलग-अलग समय पर होते हैं। बिहार का चुनाव, महाराष्ट्र का चुनाव, उड़ीसा का चुनाव अलग-अलग समय में होता है। एक बार मतदाता सूची में नाम आ जाता है, तो वह राजनीति को प्रभावित करता है। उसको हमें विवेकपूर्ण तरीके से सुलझाने के लिए सोचना होगा।

महोदय, ग्रुप "डी" गैंगमैन की जो नौकरी है, लालू जी ने कुली लोगों को जो ग्रुप "डी" में लेने के लिए कहा है, उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं, लेकिन जो आपका सामान ढोएगा और जो ग्रुप "डी" का काम करेगा, उसमें एक राज्य का नौजवान बिलकुल काबिल नहीं है, यह किस प्रकार की बात है? अगर काबिल नहीं है, तो जैसे कांग्रेस वक्ता ने कहा कि स्किल बढ़ाओ, तो स्किल बढ़ाया जाना चाहिए। मेरा यह बुनियादी सवाल है कि एक राज्य का एक व्यक्ति चेयरमैन की पोस्ट के लिए फिट है, लेकिन गैंगमैन के लिए फिट नहीं है, यह किस प्रकार की बात है?

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को अगर हमारे राज्य के बारे में कुछ कहूंगा, तो सिर्फ छत्तीसगढ़ में चिरमिरी नामक एक स्थान है, जहां पर दक्षिण उड़ीसा के ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद : आप गैंगमैन की बात कर रहे हैं, ऐसा भेदभाव नहीं होता है। आप गैंगमैन की चर्चा कर रहे हैं, तो उड़ीसा के व्यक्ति को तो चेयरमैन, रेलवे बोर्ड बनाया ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि : सर, मैंने वही तो कहा, लेकिन गैंगमैन में हमारे लोग कहां हैं? तो मैं कह रहा था कि छत्तीसगढ़ में चिरमिरी नाम का एक स्थान है, वहां पर दक्षिण उड़ीसा के छत्रपुर, ब्रह्मपुर, गंजाम के काफी लोग रहते हैं, लगभग तीस हजार लोग रहते हैं। चिरमिरी से अनुजपुर होकर बिलासपुर या रायपुर, झारसुगुड़ा होकर ब्रह्मपुर तक एक सीधी ट्रेन चलाई जाए और 8507 हीराकुड एक्सप्रेस को सातों दिन नियमित चलाया जाए। भुवनेश्वर से सम्बलपुर सिटी, राउरकेला, बोकारो स्टील सिटी, रांची होते हुए एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए। उड़ीसा, जो एक गरीब राज्य है, भुवनेश्वर से नई दिल्ली तक सातों दिन राजधानी एक्सप्रेस चलाई जानी चाहिए। कांग्रेस पार्टी के और बीजू जनता दल के हमारे दोनों स्पीकर्स ने जितने प्रोजैक्ट्स के लिए मांग की है, मैं उनसे ज्यादा मांग करूंगा। मैं केवल इतना जानता हूं कि लालू जी दरियादिल हैं। अगर 25 हज़ार करोड़ का मुनाफा वे देते हैं, तो जितने संसद सदस्य हैं, सबकी मांग को अगर वे पूरा भी करेंगे, तब भी उनका मुनाफा रहेगा। 25 हज़ार करोड़ में तो सब हो जाएगा। साथ ही 25 हज़ार करोड़ का मुनाफा तो एक तरफ कहेंगे और दूसरी तरफ उनके चेयरमैन जाकर कहेंगे कि खुर्दा-बोलांगीर लाइन को बनाने के लिए NREGA से पैसा लेंगे। इस प्रकार का तर्क क्या उचित है महोदय? बताइए, बताइए कि NREGA से पैसा लेंगे और लालू जी की योजना का संपूर्णीकरण आप करेंगे? यह तो लालू जी का अपमान है! यह सरासर अपमान है। आप कहेंगे कि राज्य पैसा दे। कर्णाटक राज्य सत्तर फीसदी पैसा देता है, यह तर्क उड़ीसा में दिया जाता है, लेकिन हम गरीब राज्य हैं, हम पैसा नहीं दे पाएंगे। रेलवे का जितना प्रकल्प है, जितने प्रोजैक्ट्स हैं राज्य में, उनको पूरा करने का दायित्व रेलवे का है, यह हमारा निवेदन है, हमारा अनुरोध है। आप सबने मुझे सुना, उसके लिए धन्यवाद।

श्री विजय जे॰ दर्डा (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्रालय के Appropriation Bill का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। सर्वप्रथम तो मैं माननीय श्री लालू प्रसाद जी, उनके साथी वेलू जी, रठवा जी, रेलवे बोर्ड के चेयमैन, सभी संचालक तथा उनकी समस्त टीम को बधाई और साधुवाद देता हूं, जिन्होंने रेल के समग्र विकास के साथ आम आदमी को जोड़ा है। आर्थिक लाभ के साथ-साथ आज भारतीय रेल 25 हज़ार करोड़ के मुनाफे के साथ सतत् आगे बढ़ रही है। हमारी रेल हमारी एकता का प्रतीक है। आज भारतीय रेल के पास 63,327 किलोमीटर की लाइन है। 45,350 कोच और 2,08,528 वैगन हैं तथा 12 मिलियन यात्री रोज यात्रा करते हैं। इतने बड़े ढांचे को आप तीनों मंत्रियों और रेल कर्मियों ने जो मजबूत स्तम्भ प्रदान किया है, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं और आप बधाई के पात्र है। इसके साथ ही मैं कुछ समस्याओं का जिक्र करना चाहूंगा।

आज हमारे यहां लगभग, 18,200 unmanned रेलवे क्रौसिंग हैं तथा 16,609 manned हैं। हालांकि आपके आने के बाद से दुर्घटनाओं में काफी कमी आई है लेकिन फिर भी अभी दुर्घटनाएं रुकी नहीं हैं। इन दुर्घटनाओं में मृतकों के आश्रितों को जो मुआवजा दिया जाता है वह राशि काफी कम है। मेरा आपसे अनुरोध है कि रेलवे मृतकों के आश्रितों को जो 6 हजार रुपए देते हैं, वह बहुत ही कम है। जो लोग दुर्घटनाओं में मरते हैं उनको अनुकम्पा के आधार पर रेलवे प्लेट फार्म पर स्टॉल आदि का काम दे सकते हैं तथा कम से कम दो लाख रुपए मुआवजा होना चाहिए, ऐसी मेरी आपसे प्रार्थना है।

माननीय मंत्री जी, आज हमारा बुनकर बहुत ही दयनीय स्थिति से गुजर रहा है। कबीर ने कहा है कि-झीनी-झीनी बीनी चदरिया की जगह चीन के बने या मशीन के बने कपड़ों ने ले लिया है। रेलवे एक बहुत बड़ा उपक्रम है, जहां लाखों मीटर कपड़े की आवश्यकता होती है। आपने एक बार रेलवे में खादी के कपड़े के उपयोग के बारे में कहा था। आप भारतीय बुनकरों से सीधे कपड़े खरीदकर उनको आर्थिक लाभ दे सकते हैं, उनको प्रोत्साहन दे सकते हैं। खादी और हाथ से बने कपड़े रेलवे को स्वदेशी पहचान देंगे और भारतीय रेल को भारतीय सभ्यता और भारतीय संस्कृति से भी जोड़ने का काम करेंगे। वाराणसी से लेकर महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, गुजरात, उड़ीसा, राजस्थान, मध्य प्रदेश में भारतीय हथकरघा उद्योग जिस कठिन दौर से गुजर रहा है, इसके उसे काफी राहत मिलेगी और महात्मा कबीर को सही श्रद्धांजलि होगी।

आदरणीय मंत्री महोदय, अनुकम्पा के आधार पर होने वाली नियुक्तियों में भी काफी विलम्ब होता है तथा जो आदमी आपके विभाग को अपने खून-पसीने से सींचता रहा है, उसकी अगर मृत्यु हो जाती है तो वह विभाग का फर्ज बनता है कि

उसके आश्रितों को पूरी सहूलियत दे तथा अनुकम्पा के आधार पर शीघ्र नियुक्ति दे। मेरे सामने कुछ ऐसे मामले आए हैं कि जहां पर नियुक्तियों में काफी देरी हुई है या नहीं हुई है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करुंगा कि वे पता करें कि कितने ऐसे मामले विभाग में कब से लंबित हैं तथा उनमें देरी क्यों हुई है। इस मामले में आप निसश्रित हो चुके परिवार को अंतरिम सहायता देने की कोशिश करेंगे, ऐसा मुझे विश्वास है। मैं आपके विभाग से यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि अब तक देश में गेज परिवर्तन का कितना काम हुआ है तथा किलोमीटर के हिसाब से इसका प्रदेशवार क्या ब्यौरा है कि कितनी रेल लाइनों की व्यवस्था हुई है तथा यह किन-किन प्रदेशों में है तथा कितने किलोमीटर है। मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने अपने बजट में घोषणा कर विदर्भ की जनता के आंसू पोंछने का प्रयास कर उनकी उन्नति के द्वार खोले हैं। यवतमाल, वर्धा, नांदेड़ रेलवे लाइन जो 281 किलोमीटर की है तथा 600 करोड़ का बजट है, की घोषणा की है, जिसके लिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करुंगा कि इसका जल्दी से भूमि पूजन कराया जाए। ...(व्यवधान)...

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI P. CHIDAMBARAM): We are discussing that matter only.

SHRI VIJAY J. DARDA: I am thankful to the hon. Finance Minister that he is discussing this matter with the Railway Minister so that the work on this railway line is started and completed speedily. मैं इस बात का इंतजार कर रहा हूं कि कब मंत्री जी जल्दी से जल्दी इसका भूमि पूजन करेंगे और इस काम को आगे बढ़ाएंगे। मैं आपके सामने एक-दो मुद्दे और रखना चाहूंगा कि वरिष्ठ नागरिकों और अपंग यात्रियों की सुविधा के लिए अंडर ग्राउंड पुल अथवा एस्कलेटर्स का निर्माण किया जाए, क्योंकि मौजूदा पैदल पुल इतने ऊंचे हैं कि लोग उस पर चढ़ नहीं पाते और उसका उपयोग नहीं कर पाते हैं। अजनी नागपुर को कोचिंग काम्पलेक्स के रूप में विकसित किया जाए, एवं स्टेशन पर बेहतर सुख-सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं। जब आप औरंगाबाद पधारे थे, तब आपने औरंगाबाद-मुम्बई जनशताब्दी ...(व्यवधान)... शुरु करने की घोषणा की थी, उसके लिए मराठवाड़ा की जनता ने आपको धन्यवाद भी दिया था। यह ट्रेन औरंगाबाद से सवेरे 6 बजे के स्थान पर पांच बजे छूटनी चाहिए। यह ट्रेन यदि साढ़े पांच घंटे में मुम्बई पहुंचेगी, तो इससे लोगों को सुविधा होगी। यह करना आपके लिए पोसिबल है। यात्रियों की सुविधा के लिए रसोई यान में अग्नि रोधक उपकरणों का उपयोग कराना बहुत आवश्यक है। आपने देखा होगा कि बीच में जब रसोई घर में आग लगी थी, तो वहां पर सहायता की कमी थी। अगर यह व्यवस्था कर दी जाए, तो बहुत अच्छा होगा। उसी के साथ पार्सल कार्यालय, माल गोदाम में कर्मचारियों के लिए बैठने की ठीक से सुविधा नहीं है, इसलिए वहां पर फर्निचर व अन्य सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं। इनसे आपको काफी बिजनेस मिलता है और जो बिजनेस लेकर आने वाले लोग हैं, उनके लिए भी बैठने की व्यवस्था होनी चाहिए। अगर कर्मचारियों के बैठने की व्यवस्था नहीं है, तो उनके लिए बैठने की व्यवस्था कैसे होगी, यह भी एक प्रश्न है। आपने यात्रियों को इतनी सुविधाएं उपलब्ध कराई हैं और कराई जा रही हैं मगर यात्रियों को उनकी जानकारी नहीं होती है। उदाहरण के तौर होलीडे स्पेशल ट्रेन शुरू की गई है और चलाई जा रही है, लेकिन उसकी जानकारी न होने से, उनके विज्ञापन न आने से लोगों को इस बात की जानकारी नहीं होती कि यहां से ट्रेन जा रही है। नागपुर-पुणे एक गरीब रथ शुरू होने जा रहा है। यह कब से शुरू होने जा रहा है, इसकी तो कोई जानकारी नहीं है, मगर शुरू होने जा रहा है, वह वॉया औरंगाबाद होने जा रहा है, ऐसी जानकारी मिली है। आज पुणे नागपुर की जो दूरी 15 घंटे की है, वह 25 घंटे की हो जाएगी और जनता को उससे कोई फायदा नहीं होगा। अभी ट्रेन हफ्ते में तीन दिन पुणे और नागपुर के बीच चल रही है और उसी रूट पर गरीब रथ चलाया जाएं, ऐसी मेरी आपसे प्रार्थना है। सभी ट्रेनों में मोबाइल चार्जिंग की व्यवस्था होनी चाहिए, क्योंकि आज हर व्यक्ति के पास मोबाइल फोन है। मैं जानता हूं कि आप मोबाइल फोन नहीं रखते हैं, लेकिन जनता उसको रखती है। अगर आप यह कर देंगे, तो जनता को सुविधा होगी। कम्प्यूटर से जो आरक्षण होता है, उस आरक्षण के पीछे अगर रसोई यान में उपलब्ध कराए जाने वाले खाद्य पदार्थों की सूची हो और मेन्यु दे दिया जाए, तो उससे लोगों को फायदा होगा। आज ट्रेनों के अंदर यह देखा जाता है कि अलग-अलग दामों पर अलग-अलग चीजें बेची जाती हैं, जबकि वास्तव में उनके दाम वो नहीं होते हैं।

आप से एक और विनती है कि खानदेड़ महाराष्ट्र में जलगांव में बहुत बड़ा व्यापार सैंटर है और यह डिस्ट्रिक्ट प्लेस भी है, वहां पर गीतांजलि एक्सप्रैस, मंगला एक्सप्रैस, गोवा एक्सप्रैस को रोके जाने की मांग, लगातार कई दिनों से आ रही है। इससे वहां पर रेलवे को बहुत पैसेंजर्स मिलेंगे और उनको सुविधा होगी।

मैं एक और महत्वपूर्ण विषय की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा वह है पशुधन के कटने का मेले में पशु धन साल में एक बार आता है, लेकिन उसके नाम पर यह सहुलियत लेकर बंगाल और बिहार से पशुधन कटने के लिए बंगलादेश जा रहा है...। तथा राजस्थान से पाकिस्तान जा रहा है। इसे रोकने के लिए रेलवे से पशुधन का आवागमन ban करना चाहिए। जब मेले में वे एक बार जाते हैं, तब उसके लिए उनको permission देनी चाहिए। मैं चाहूंगा कि इसके बारे में आप मुझे आश्वस्त कराएं।

विविध रेलवे स्टेशनों के वेटिंग रूम में पालनाघर की आवश्यकता है। उसके बारे में पहले घोषणा भी हुई थी, लेकिन वहां पालनाघर नहीं है। उसे उपलब्ध कराया जाए, ऐसा हमने आपसे दरख्वास्त की थी। रेलवे स्टेशनों पर दवाखाना और डाक्टर उपलब्ध होना आवश्यक है। पहले आपने चर्चा में इस बात के लिए आश्वस्त किया था कि यवतमाल में भी नीरपानी की फैक्टरी शुरू की जाएगी। आपसे निवेदन भी किया था, लेकिन अभी तक इसके बारे में कुछ नहीं हुआ है।

मैं एक और बात आपके ध्यान में लाना चाहूंगा। अभी हाल ही में नागपुर की एक झोपड़पट्टी खलासीलाइन के एक किराए के कमरे में भारी गन्दगी के बीच रेल यात्रियों का खाना बनाए जाने की जानकारी मिली है। पता चला है कि दिल्ली की एक कम्पनी, फूड वर्ल्ड, को खाना बनाने का यह ठेका मिला है। यह खाना राजधानी और गीतांजली जैसी प्रतिष्ठित ट्रेनों में परोसा जाता है। अक्सर यह खाना काफी बासी और पहले का बना होता है। लिहाजा इन दोनों ट्रेनों में यात्रा करने वाले महत्वपूर्ण नागरिकों के स्वास्थ्य के लिए यह खतरे की घंटी है। खलासी रेलवे लाइन रेलवे स्टेशन के करीब है। परन्तु रेल सीमा में होने के कारण कारपोरेशन के स्वास्थ्य अधिकारी इसमें अधिकारपूर्वक दखल नहीं दे सकते हैं। यह सिलसिला लम्बे समय से बेरोकटोक चल रहा है। इसके बारे में "लोकमत" समाचार में छपा है, यह मैं आपको बता रहा हूं। राजधानी और गीतांजली जैसी ट्रेनों में इस प्रकार का भोजन दिया जा रहा है, परोसा जा रहा है, यह बहुत गम्भीर विषय है और इसकी तरफ आपको ध्यान देने की आवश्यकता है, ऐसा मैं मानता हूं।

अन्त में, आपको धन्यवाद देते हुए मैं फिर यह कहना चाहूंगा कि

सबके दिल में जगह है तेरी जो तू राजी हुआ

मुझ पे गोया इक जमाना मेहरबान हो जायेगा।

मैं आपका आभारी हूँ। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI UDAY PRATAP SINGH): Shri Siva, Now; brevity is the soul of wit.

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation (Railways), No. 3 Bill, 2008. The railways, an effective mode of transport for long distance travel and movement of goods, have seen a steady rise in the cash surplus from Rs. 9,000 crores in the year 2005 to Rs. 14,000 crores in 2006, Rs. 20,000 crores in 2007 and Rs. 25,000 crores in the year 2008, that too after Laluji has assumed power.

While appreciating the Minister, I would like to know from him as to why there is a declaration in acquisition of wagons. In the year 1990-91, the number of wagons in the railways was 3.5 lakhs. In 2005-06, it was only 2 lakhs. In 15 years, there is a sharp decline of 1 lakh wagons! While the railways have not achieved the target in the past years, it has fixed a target of 10,000 wagons to be acquired in the current year. I do not know how it would be possible.

Coming to the next point, the fares have been reduced very much and the people prefer the transport of railways better than the road transport for safety, comfort and for cheaper

mode of travel. When more and more people are seeking the railways transport, the railways are maintaining the same route and the same number of coaches. So, the essentiality of doubling the lines becomes a must. I would like to bring to the notice of the Minister that while doubling the Villupuram and Dindigul line, he should also consider doubling Tiruchi-Tanjavur, the vital line. Adequate space is available after the meter-gauge is converted into broad-gauge.

Before that doubling, I would like suggest to the Minister that a shuttle train could be run between Trichy and Thanjavur because every second minute a bus plies from Trichy to Thanjavur. This train if it could be a demu-rake, I think, that itself would suffice the needs of the people there and the patronage will be very much and the revenue will also grow up. So, I would also like to request for expediting the proposal which has been given in the Budget for Karaikudi-Tutukudi conversion line. Te proposal, which I had made in my earlier speech about Trichy-Tirunelveli Intercity Express and day train from Trichy to Bangalore *via* Ariyalur-Viruddhachalam and Salem, could also be brought. An interaction with MPs could help a lot. Passenger amenities have been increased but I have to mention here that many of the things have not come to the knowledge of the local MPs. The officials themselves launch without bringing them to the Knowledge of the MPs. This is creating distance between the people and their representatives because these amenities are being launched without informing the representatives of the people. Sir, one more thing is that the Railways employ 1.5 million employees, and taking care of all of them is a must. Almost all the Railway hospitals have a dearth of Specialist Doctors. The Specialist Doctors are attending the employees who are ill only on request. I with Laluji who has brought a very good success to the Railways will realize the welfare of the employees who form the base of this success and the hospitals should be given more Specialist Doctors. With these words, I support the Bill and hope my observations will receive positive response from the Minister. Thank you.

SHRI SANJAY RAUT (Maharashtra): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2008. Sir, it is a great pleasure for all of us that the Indian Railways, the world's biggest rail service provider, have been making a good profit. Needless to say here, the Indian Railways have always stood as the backbone of India's economy. Sir, as all of us know that Mumbai is better known as the financial capital of India and, therefore, it is necessary that all railway projects for Maharashtra State pending with the Railway Ministry are given priority and completed in a time-bound phase. To my knowledge, there are several railway projects, to name a few, the new railway line, widening of existing railway lines, doubling of existing railway lines, etc., which are yet to be completed. Sir, another project regarding extension and modernization of Chatrapati Shivaji Terminus, which has been given recognition by UNESCO as one of the world's heritage site, is awaiting approval of the Railway Board. Maharashtra Government has pointed out that 20 acres of land exists near the CST Railway Station, which may be developed for a new terminal on BoT basis. Sir, through you, I would like to request the hon. Minister of Railways to ensure its early completion. A proposal of Maharashtra Government for the attachment of Nanded Railway Division to Central Railway has not been found feasible by the Railway Ministry. I would like to request the hon. Minister to get the matter re-examined in the light of utilities attached to it. The hon. Railway Minister in his budget speech informed the House about the target of completion of gauge conversion of about 2150 kilometres during 2008-2009, including some sections in Maharashtra, namely, Miraj-Lattur, 374 kms., and Solapur Hotgi Gadag, 284 kms. But no specific time limit has been fixed for their

completion. I, therefore, request the hon. Minister to fix a time-bound programme for completion of these projects. Sir, as the House is aware the suburban services are the lifeline of Mumbai. The existing suburban services are not able to cope with the huge rush and therefore needs some more locals for Mumbaikars.

[THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) in the Chair.]

To my knowledge, the Railways have not been able to acquire the sufficient number of additional local trains so far, to which the railway should accord priority. The Railway Minister in his budget speech has pointed out that even after the completion of MUTP Phase-I, which is being undertaken with the assistance of the World Bank and Phase-II, the suburban services will not be able to meet the demand of the ever-increasing population.

Hon. Minister has himself realised that there is a perceived need to introduce AC train services in Mumbai for which Railways have decided to conduct a pre-feasibility study for introduction of an elevated fully air-conditioned Metro Service between Mumbai Central and Virar Station on Western Railway.

Now, through you, Sir, I would like to know from the hon. Railway Minister whether he intends to get a pre-feasibility study for AC Metro Service done for the benefit of Mumbaikars on a top priority basis.

Sir, before I conclude, I demand that additional locals, which is the backbone of the daily commuters, should be acquired by the Railways on a priority basis so that the Mumbaikars are benefited. I would also like that the hon. Railway Minister should assure the House that whatever be the proposals already pending for the last more than 6-10 years, as also new proposals received from the Maharashtra Government, will be completed at the earliest.

SHRI BIRENDRAPRASAD BAISHYA (Assam): Respected Vice-Chairman, Sir, I am really thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Appropriation (Railways) No. 3 Bill. Sir, I would like to congratulate the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadavji for giving us a surplus Budget, but, at the same time, I would like to draw the attention of the hon. Minister regarding few important issues of Railways in the State of Assam and North-Eastern Regions. Sir, in your Budget Speech, an additional fund of Rs. 1712 crores was sought from the Ministry of Finance for National projects like Bogibeel Rail cum Road Bridge, Lunding-Silchar-Jiribum, Rangiya-Murkongseleck gauge conversion and others declared National projects. But, it did not reflect anywhere in the General Budget announced by the hon. Finance Minister. We believe that you will clear those National projects through Supplementary Budget to expedite gauge conversion works, ensuring its completion in a time frame, which is delayed mostly due to lack of funds, to improve the existing services of meter gauge sections including replacement of outdated coaches with new coaches, improvement of servicing and regular maintenance of MG coaches and to look at the present deplorable conditions due to obvious negligence in anticipation of BG conversion. Sir, replacement of irrepairable coaches running without minimum hygienic conditions of toilet facilities including water supply and lighting, needs to be reviewed urgently. The people of Assam were demanding a coach factory for several years. So, I would request the hon. Minister to kindly set up a coach factory in Assam. Sir, I would request the gauge conversion of the remaining few kilometres, Dangori-Saikhowa part of Tinsukia Division of NF Railway in Assam which was left out from Dibru-Saikhowa line 20 years back under uni-gauge programme of the Ministry be completed. A survey for this route was completed in November 2008. Execution of this small portion of gauge conversion will greatly contribute towards

gaining a positive rate of return in the near future since it is linked to a very commercially viable terminal at Dhola-Saikhowa. Hope this project will be included in the Budget with your kind intervention.

Sir, unemployment is a very big problem in Assam. Local youth is totally deprived of Railway jobs for many years. Therefore, employment to local youth in the 3rd and 4th grade posts will be helpful in minimising the unemployment problem as well as, to some extent, insurgency in the State. So, I would like to request the hon. Railway Minister to 100% Job reserve 3rd and 4th grade posts for the local unemployed youth. In Assam. This is very important. Sir, unemployment is a very big problem in my State. If you provide employment, it brings down insurgency. So, in the interest of the national integrity, in the interest of the nation, I would like to request the hon. Railway Minister to kindly 100% Job reservation on 3rd and 4th grade post local youth in Assam. Thank you.

श्री राजनीति प्रसाद: उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

महोदय, मैं बजट पर भी बोल चुका हूं और मैंने यह कहा है कि इस देश में आप पहले रेल मंत्री हुए जिन्होंने यात्रियों की आंखों में चमक दी क्योंकि पहले जब कभी भी रेल का बजट आता था तो लोग सोचते थे कि अब किराया बढ़ेगा, माल भाड़ा बढ़ेगा। लोग घबराते थे कि अब दाम बढ़ने वाला है, लेकिन आप ने रेल मंत्री रहते कभी किराया नहीं बढ़ाया। इसका मतलब यह नहीं कि रेलवे की सेवा में कोई कमी हुई है। रेलवे की सेवा में कोई कमी नहीं हुई है, रेलवे की सेवा बढ़ी है।

महोदय, अब मैं उन सारी बातों को नहीं बोलना चाहता जो मैं पहले बोल चुका हूं, लेकिन एक बात कहना चाहता हूं कि जो लोग काम कराना चाहते थे, चतुर्वेदी जी चले गए हैं, उन्होंने कहा कि यह नहीं हुआ, वह नहीं हुआ, मैं ज्यादा बात नहीं कहना चाहता, एक उदाहरण देना चाहता हूं कि बहुत से प्रोजेक्ट्स हमारे पास हैं और रेल मंत्रालय ने लांच किए हैं, लेकिन महोदय, उन में राज्य सरकारों की भी भूमिका होती है। उन्हें उसके लिए जमीन देनी पड़ेगी। अभी हम ने एक एक्ट बनाया है, वह अलग बात है, लेकिन वह जमीन नहीं देंगे तो हमारे सारे प्रोजेक्ट्स वैसे ही रह जाएंगे। फिर ये सब कार्य कैसे होंगे? महोदय, बिहार में हम ने करोड़ों रुपए के प्रोजेक्ट्स दाखिल किए हैं, लेकिन वहां जमीन देने में वे दिक्कत कर रहे हैं। यह गजब बात है कि हम कोई अच्छा काम करना चाहते हैं, लेकिन उनका पॉलिटिकल विजन क्या है, यह समझ नहीं आता? आप तो वहां के मुख्य मंत्री रहे, आप हमारे यहां थैला लेकर आए थे और हम लोगों ने आप को बोरा भरकर दे दिया है, लेकिन आपका कौनसा पॉलिटिकल विजन है कि हमारे जो प्रोजेक्ट्स हैं, रेलवे के जो प्रोजेक्ट्स हैं, उनका इम्प्लीमेंटेशन नहीं हो, हमारी पॉपुलरिटी नहीं बढ़े, यह विजन है? लालू प्रसाद जी रेल मंत्री हैं तो रेल की पॉपुलरिटी नहीं बढ़े। तो इस तरह से अगर आप जमीन नहीं देंगे, तो मेरा काम कैसे चलेगा? फिर आप कहेंगे कि आप यह नहीं कर रहे हैं, आप वह नहीं कर रहे हैं। तो मैं यह मांग करता हूं कि आप इसके बारे में जरूर विचार करिए।

महोदय, मैं फिर यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां एक कहावत है कि जो ज्यादा काम करता है, उससे ज्यादा काम की उम्मीद की जाती है। चूंकि लालू यादव जी ने ज्यादा काम किया है, 30-35 वर्षों में इतना काम कभी रेलवे में हुआ नहीं, तो जो ज्यादा काम करेगा, उससे ज्यादा उम्मीद की जाती है। इस तरह लोगों की उससे उम्मीद ज्यादा, आशा ज्यादा बढ़ जाती है और यह बढ़नी चाहिए। इसमें कोई दो राय नहीं है।

महोदय, मैं सदन का ज्यादा टाइम नहीं लेना चाहता, एक और उदाहरण पेश करना चाहता हूं। इन्होंने एक बड़ा अच्छा काम किया है, ऐतिहासिक काम किया है, जमालपुर में एक वर्कशॉप है। ...(व्यवधान)... आप घंटी की तरफ देखते हैं, तो हमें डर लगता है कि आप घंटी तो नहीं दबा देंगे। जमालपुर में एक वर्कशॉप है, जिसमें 40 साल पहले 22 हजार लोग काम करते थे, कितने ही वहां रेल मंत्री आए, कभी उस ओर उन्होंने ध्यान नहीं दिया, यह वर्कशॉप बिल्कुल सड़ गया था, खत्म हो गया था। एशिया का one of the biggest यह रहा है, जब धुंआ वाला इंजन था, तो वहां उस इंजन की सर्विस होती थी, सफाई होती थी और वहां इंजन बनता भी था। वहां यह बहुत बड़ा कारखाना है, पता नहीं आप लोग वहां गए, या नहीं गए, वह बिल्कुल मृतप्राय हो गया था। जब लालू यादव जी इस मंत्रालय में आए, तो इन्होंने पहला काम किया कि उसको फंड देने का काम किया, उसको पुनर्जीवित करने का काम किया, जो एक बहुत बड़ी बात है।

महोदय, एक और बात मैं कहना चाहता हूं और वह यह कि लालू यादव जी जब रेल मंत्री बने, तो 50 साल से अधिक पुराना एक पटनाघाट और एक दीघाघाट, जिस पर पूरा जानवर रहता था और जिस पर लोगों ने झोपड़ी वगैरह कुछ बना लिया था, इस पटनाघाट और दीघाघाट, जिसकी दूरी 16-17 किलोमीटर की है, जो ट्रैफिक के हिसाब से बहुत अच्छा है, ...(व्यवधान)... पटना साहिब, हां ठीक बात है, तो जैसे ही आप रेल मंत्री बने, यह जो 50 साल से बंद था, उसको चालू करवा दिया। मैं रेल मंत्री जी से एक मांग करना चाहता हूं और यह मांग यह है कि वहां जो प्लेटफॉर्म है ...(समय की घंटी)... देखिए, आपने घंटी बजा दी, अभी आप हमको जरा बोलने दीजिए। वहां जो प्लेटफॉर्म पर चढ़ने के लिए कसरत करनी पड़ती है। अगर हमारी बूढ़ी मां, बहनें, जो बूढ़े लोग होते हैं, उनको कसरत करनी पड़ती है। मैं आपसे मांग करना चाहूंगा कि आप ...(व्यवधान)... सर, बोलने दीजिए। हमको तो समय ही कम मिलता है। अगर आप टोकेंगे, तो मेरा दिमाग कुछ दूसरी और चला जाता है। मैं यह कह रहा था कि वहां पटनाघाट और दीघाघाट के प्लेटफॉर्म पर जो चढ़ने वाले लोग हैं, उन दोनों जगहों पर उसे ऊंचा करिए। इन दोनों को ऊंचा कर दीजिए, तो यात्रियों को चढ़ने में तकलीफ नहीं होगी।

महोदय, दूसरी बात।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰जे॰ कुरियन): बस हो गया। अब आप समाप्त करो।

श्री राजनीति प्रसाद: सर, एक मिनट। यहां पर गरीब रथ की चर्चा होती है, तो एक गरीब रथ भागलपुर से पटना के लिए होना चाहिए, क्योंकि अब भागलपुर की आबादी बढ़ गई है, मुंगेर की आबादी बढ़ गई है और वहां से ज्यादा लोग ट्रेन में चढ़ने लगे हैं, इसलिए एक नई गाड़ी आप वहां दीजिए। आप जन-शताब्दी दे रहे हैं, तो मालदा-भागलपुर-पटना के लिए एक जन-शताब्दी दीजिए। आज पहले पुरानी वाली बात नहीं है, अब नई बात है, अब नया काम होगा, नए लोग आ रहे हैं, इसलिए वहां आप जन-शताब्दी दीजिए, ताकि लोग जल्दी से जाएंगे, जल्दी से आएंगे। एक धन्यवाद देना चाहता हूं और धन्यवाद के साथ-साथ एक निवेदन भी करना चाहूंगा कि अभी जो मुंगेर में रेलवे का पुल बन रहा है, जो नेशनल प्रोजेक्ट है, वह जो हमारा प्रोजेक्ट है, रेलवे ने प्रोजेक्ट लिया है, लेकिन उसका जल्दी से उसका काम हो जाए, जल्दी से पुल बन जाए, तो मैं अपनी पार्टी की तरफ से भी इनको धन्यवाद देना चाहता हूं। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰जे॰ कुरियन): बस, खत्म कीजिए।

श्री राजनीति प्रसाद: मैं धन्यवाद देता हूं कि लालू यादव ने एक बड़ा काम किया है और जितने भी लोग इसमें हैं, उन सभी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूं और बिल का समर्थन करता हूं।

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे बहुत कम शब्दों में अपनी बात रखनी है। रेल मंत्री जी ने तो रेल बजट करते समय बड़ी वाह-वाही लूटी थी, लेकिन मैं यहां पर अपनी कुछ पीड़ा उनके सामने व्यक्त करना चाह रही हूं।

मंत्री जी, मुझे लगता है कि मैं यह आग्रह आपसे तीसरी या चौथी बार कर रही हूं। मैंने पहले भी कहा था और एक बार ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से भी अपनी बात आप तक पहुंचाई थी कि ग्वालियर-बरौनी, 1124 छपरा मेल पिछले तीन सालों से 12 घंटे लेट चल रही है। इस पर से जनता का विश्वास उठ गया है और मंत्री जी इस ट्रेन से यात्रियों ने सफर करना बंद कर दिया है। मेरा आग्रह है कि आप इस ट्रेन को बंद कर दीजिए, क्योंकि इससे शासन के रिवेन्यू का नुकसान हो रहा है और इसमें अब तक कोई सुधार नहीं हुआ है। इसलिए मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि या तो यह ट्रेन समय पर आए, आप यह सुनिश्चित करें या फिर इस ट्रेन को ही बंद करें।

दूसरे, मंत्री जी मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने ग्वालियर वासियों के आग्रह पर एक ग्वालियर-जयपुर इंटरसिटी ट्रेन चलाई। लेकिन, इस ट्रेन का एक घंटा आगरा में बर्बाद होता है और इस ट्रेन को आगरा कैंट से ले जाकर आगरा फोर्ट में इंजन बदलता है मेरा आग्रह है कि इसको आगरा फोर्ट न ले जाते हुए, आगरा कैंट से सीधे सिर्फ 500 मीटर की लाइन डालनी है, अगर 500 मीटर की एक लाइन डालकर आप इसे जयपुर लाइन से मिला देते हैं, तो इससे यात्रियों का एक घंटा बचेगा, क्योंकि तब फोर्ट जाने की जरूरत नहीं पड़ेगी और रेल लाइन के दोनों तरफ जगह भी है। इसलिए, जयपुर लाइन से इसे जोड़ने से यात्रियों को बहुत फायदा होगा, क्योंकि आज घंटा-घंटा वहां पर ट्रेन रहती है, उनको परेशानियां होती हैं और वहां पर यात्री लुटते हैं। अगर इतना हो जाए तो सबको सुविधा होगी। आपने हमें यह रेल दी है,

इसके लिए ग्वालियरवासी आपको धन्यवाद देते हैं, लेकिन अगर यह सुविधा आप और उपलब्ध करा दें तो उनका एक घंटे का समय बचेगा।

मंत्री जी, मेरा एक और आग्रह आपसे है और आप जानते भी हैं कि आपके विभाग में बहुत सारी परियोजनाएं लम्बित पड़ी हैं और उन पर निर्माण कार्य या तो रुका पड़ा है या बहुत मंद गति से चल रहा है। ऐसे में परियोजनाओं की लागत भी बढ़ जाती है और समय पर अगर परियोजनाएं पूरी नहीं होती हैं, तो धन का व्यय भी अत्याधिक बढ़ जाता है। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि ऐसी जितनी भी परियोजनाएं हैं, आप नई परियोजनाएं लाएं, उनका स्वागत है, लेकिन ऐसी जितनी भी परियोजनाएं हैं जो लम्बित पड़ी हैं या धीमी गति से चल रही हैं, उनको पूरा करने के लिए आप विशेष ध्यान दें। मैं एक परियोजना की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहती हूं कि 1985-86 में एक गुना-इटावा परियोजना शुरू हुई थी, जो 6 सालों से भिंड में रुकी पड़ी है। रेलवे का भारी-भरकम अमला 6 सालों से 36 किलोमीटर रेल मार्ग और तीन रेल बेस का काम पूरा नहीं कर पाया है। इसमें काम तो नाममात्र का हुआ है, लेकिन इतना बड़ा अमला है, जिस पर बहुत बड़ा खर्चा आप करते हैं और हर माह उनके वेतन वगैरह का आप भुगतान करते हैं, परन्तु काम गति नहीं पकड़ रहा है। इसलिए समय सीमा में वह काम पूर्ण हो तो लोगों को भी इससे राहत मिलेगी, क्योंकि बरसों से लोग बाट जोह रहे हैं कि यह योजना पूरी हो।

इसी तरह से स्टेशनों पर और रेल के डिब्बों में जो भोजन सामग्री परोसी जाती है, वह अच्छे स्तर की नहीं होती, यह तो नहीं कहूंगी, लेकिन वह स्वादिष्ट नहीं होती है। मेरा मतलब है कि चाहे सादा भोजन हो, लेकिन कम से कम वह स्वादिष्ट हो और उसकी पौष्टिकता का भी ध्यान रखा जाए, लेकिन ऐसा हो नहीं रहा है और बहुत सारी शिकायतें लोगों की इस बारे में आ रही हैं। मंत्री जी, इस बारे में मेरा सिर्फ यह आग्रह है कि आप जो ठेके देते हैं, उन ठेकों को देते समय ठेकेदारों के पूर्व अनुभव और कार्यकलापों पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है और उसी हिसाब से आप इस तरीके की जिम्मेदारी लोगों को दें।

अंत में मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहती हूं कि रेल विभाग में अभी स्टॉफ में बहुत कम महिलाएं कार्यरत हैं। जहां तक संभव हो, जहां भी उचित स्थान हैं, आप महिलाओं को नौकरियों में स्थान दें, यह मेरा आपसे आग्रह है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Shri Syed Azeez Pasha. Please take only five minutes.

श्री सैयद अज़ीज पाशा (आंध्र प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, जब रेलवे बजट पेश किया गया था, उस वक्त मैंने अपनी स्टेट के बारे में बहुत सी बातें की थीं, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता। वहां पर गेज़ कन्वर्जन का मसला है, डबल ट्रैक का मसला है और उसके साथ-साथ नयी लाइनें, जिनका सर्वे हो चुका है, इन तमाम चीजों के बारे में जो सुस्त रफ्तारी से काम हो रहा है, उसकी ओर मैंने रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाया था, आज एक और मर्तबा मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उस ओर दिला रहा हूं। यूं तो जब से श्री लालू प्रसाद जी ने यह ओहदा संभाला है, तब से हम देख रहे हैं कि रेलवे में बहुत सुधार आ रहा है और रेलवे का जो खजाना था, उसमें इजाफा हो रहा है, वह मुनाफे में चल रही है। अब जब कि स्थिति में stability आ चुकी है, तो मैं यह चाहूंगा कि रेल मंत्रालय अब पैसेंजर्स की सुविधाओं को पूरा करे, तो यह उनका बहुत बड़ा कारनामा होगा।

महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि जो राजधानी एक्सप्रेस है-नई दिल्ली से मुंबई, नई दिल्ली से हावड़ा, नई दिल्ली से पटना-ये तीन ट्रेनें तो बहुत जबर्दस्त हैं और इनसे बहुत आराम से पैसेंजर्स पहुंचते हैं, मगर नयी दिल्ली से बंगलौर की जो राजधानी एक्सप्रेस है या नयी दिल्ली से चेन्नई की जो राजधानी एक्सप्रेस है, उसकी हालत बहुत ठीक नहीं है। मैं एक-दो मर्तबा उसमें गया था, तो नयी दिल्ली-बंगलौर राजधानी एक्सप्रेस और नयी दिल्ली-चेन्नई राजधानी एक्सप्रेस की बहुत बुरी हालत है। मैं चाहूंगा कि आप इनमें सुधार लाएं। चूंकि साउथ को जाने वाली ये बहुत ही prestigious trains हैं, इसलिए इनकी हालत कुछ ठीक होनी चाहिए और यात्रियों को कुछ सुविधाएं मिलनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, इससे पहले मैंने एक सुझाव रखा था कि हैदराबाद से अजमेर जाने वाले सैकड़ों लोग हैं, उनको जब जाना होता है, तो उनको दो-तीन ट्रेन बदलनी पड़ती हैं। क्यों नहीं हैदराबाद या सिकंदराबाद से एक डॉयरेक्ट ट्रेन अजमेर तक शुरू की जाए। चूंकि यह हिन्दुस्तान के मशहूर शायर कवि मख़दूम मुहियुद्दीन की सौवीं सालगिरह है, इसलिए इस

मौके पर इस ट्रेन को उनके नाम से शुरू किया जाना चाहिए, यह मेरी दरख्वास्त है। पिछले हफ्ते जब मैं बेगूसराय गया था, तो बरौनी के प्लेटफॉर्म पर मैं और मेरे साथ एक एक्स एम०पी० श्री शत्रुघ्न प्रसाद सिन्हा जी वहां पर मौजूद थे। जब हम लोगों से बात कर रहे थे, तो लोगों ने कहा कि बरौनी पर जो भी सुविधाएं हैं - जब राजधानी एक्सप्रेस आती है या वैशाली एक्सप्रेस आती है, तो सब चीजें ठीक-ठाक रहती हैं, लेकिन जब दूसरी ट्रेनें आती हैं, पैसेंजर ट्रेनें आती हैं, तो बोगियों में पानी भरने के लिए कोई नहीं रहता है और दूसरी आश्चर्यजनक बात यह है कि आधा घंटा पहले पीने के पानी का बंदोबस्त बंद कर दिया जाता है, ताकि जितनी भी बोतलें हैं, बिसलेरी वगैरह हैं, उनकी ज्यादा खरीद-फरोख्त हो। तो यह जो साजिश है, इसक बारे में हमें सोचना चाहिए।

महोदय, अभी जो भी इंतजाम IRCTC के तहत किया गया है, मैं समझता हूं कि एक ओर लालू जी ने कुल्हड़ की बात शुरू की थी कि आम आदमी को कुल्हड़ में चाय पीनी चाहिए, लेकिन अब स्टेशनों पर mechanized type का system लागू हो गया है। जहां पर भी जाओ, आपको मशीन से कॉफी या चाय मिलेगी, लेकिन आम आदमी कहां चाय पिएगा, उसको कुछ पता नहीं है। इस बारे में आपको सोचना चाहिए।

महोदय, जब मैं फलकनुमा एक्सप्रेस में कलकत्ता से हैदारबाद जा रहा थ, तो IRCTC वालों ने बंद लिफाफे के बजाय खुला कवर लाकर दिया, इससे मुझे ऐसा लगा कि यह पहले इस्तेमाल हो चुका है, इसको पहले इस्तेमाल करके पैसेंजर के सामने रखा गया है। इन तमाम चीजों के बारे में सोचना बहुत जरूरी है। आखिर में एक बात मैं कहूंगा कि लोग कहते हैं कि दुनिया में अगर कोई अच्छा काम करेगा, तो उसको जन्नत मिलेगी। और कोई पाप करे तो उसको नरक मिलेगा, मगर अगर किसी को असल जिंदगी में नरक में भेजना है तो सेकण्ड क्लास के unreserved compartment में भेज दीजिए, तो असल नरक क्या है, उसको उसका सही अंदाजा हो जाएगा। मैं तमाम लोगों की तरफ से कहना चाहता हूं कि पहले तो unreserved compartment को बढ़ाइए और unreserved compartment में रहने वालों के लिए सुविधा होनी चाहिए। जब मैं इलाहाबाद से मुंबई की तरफ जा रहा था तो मैंने देखा कि कई सेकण्ड स्लीपर कंपार्टमेंट खाली पड़े हुए थे और unreserved compartment में लटकने तक की जगह नहीं थी, बाथरूम में लोगों को बैठने की जगह नहीं थी, हिन्दुस्तान की आज़ादी के साठ साल के बाद भी इतनी बुरी हालत है ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): आप समाप्त कीजिए।

श्री सैयद अज़ीज पाशा: जो लोग टिकट लेकर unreserved compartment में बैठते हैं, उनकी हालत बताने के लायक नहीं है। मेरी यह दरख्वास्त है कि इस मामले में सबसे ज्यादा ख्याल रखना चाहिए। शुक्रिया।

श्री लालू प्रसाद: उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद और उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि 2008-09 के रेलवे बजट के लिए सदन में प्रस्तुत अनुदान मांग पर जो चर्चा हुई है, उनमें भाग लिया और बहुत अच्छा सुझाव दिया, रेलवे की उपलब्धियों को गिनाया और साथ-साथ त्रुटियों की तरफ भी इशारा किया है। संसद की जो स्थाई समिति होती है, उसने काफी गहन समीक्षा करने के बाद अपना प्रतिवेदन दिया है। उस प्रतिवेदन पर समय रहते समुचित कदम उठाते हुए मैं सभी माननीय सदस्यों को रेलवे की तरफ से जो हमने कदम उठाया है और आगे उठाने वाले हैं, उसकी सूचना विस्तार से दे दूंगा। Authentic सूचना देना अपनी जगह पर है, लेकिन भारतीय रेल सभी की रेल है, आप सभी की लाईफ लाइन है, प्रदेश की लाईफ लाइन है। रेल भवन से लेकर हर जगह आप सभी माननीय सदस्यों को जो अपने-अपने इलाके की या दूसरे इलाके की भी, जो भी त्रुटि या दिक्कत है, उसको आप अवश्य आकर बताते रहेंगे और आप बताते रहे हैं, उस पर कार्रवाई करने का हम वचन देते हैं कि हम उस पर कार्रवाई करेंगे। इसमें हम कहीं भी भेदभाव नहीं करते हैं, भेदभाव करना भी नहीं चाहिए, चूंकि यह देश का सवाल हे, पार्टियां अलग हैं, अपने विचार अलग हैं। महोदय, चूंकि यह supplementary बजट है, भारतीय रेल का बजट सबसे पहले पेश किया था और आगे जब चुनाव के पहले हम vote on account लेंगे, अब रेगुलर बजट आएगा या नहीं आएगा, यह मैं नहीं जानता हूं, लेकिन भारतीय रेल के लिए एक साल में जो-जो हमारा vision है, जो हमने घोषणाएं की हैं, यह काम का समय है, इसलिए इस काम को पूरा करना है। जिस इलाके के माननीय सदस्य चिंतित रहते हैं, मैंने सभी जगह इस मेसेज को देने का काम किया है कि कहीं आशंका की गुंजाइश न रहे, भारतीय संसद में जो घोषणा होती है, या आम आदमी को टारगेट करके जो मैं बजट बनाता हूं, आम आदमी पर इसका क्या प्रभाव पड़ने वाला है, इस साल भर के बजट पर काफी गहन समीक्षा हुई। माननीय सदस्यों ने सैकड़ों की संख्या में, लोक सभा से लेकर यहां तक, भाग लिया। अभी राज्य सभा का परिदृश्य बदला

5.00 P.M.

हुआ है, पुराने लोग नहीं हैं, नए लोग आए हैं, उनको भी समय-समय पर मौका मिलेगा तो ये भी अपनी-अपनी बातों को रखेंगे। हाउस नहीं रहने पर भी जो अपना रेल विभाग है, उसमें अपनी बातों को रखेंगे।

महोदय, सदन को सूचित करते हुए मुझे अपार हर्ष हो रहा है कि भारतीय रेल के द्वारा फ्रेट लोडिंग का नया इतिहास रचा गया है। यह आज़ादी के साठ साल बाद कोई ज्यादा बुनियादी परिवर्तन नहीं, कोई जादू नहीं, कोई टोना नहीं, कोई इन्द्रजाल नहीं... । और जादू तो जादू होता है, hypnotize करके, लोगों को दिखाकर फिर खरगोश बनाता है, फिर खरगोश गायब हो जाता है, यह ऐसा जादू है भारतीय रेल का कि इसमें यथार्थ है। कहीं भी इसको चुनौती दी जा सकती है।

महोदय, इस वर्ष इस तिमाही में हमने रिकॉर्ड लदान किया है। 2007-08 में हमने 790 मिलियन टन का लक्ष्य निर्धारित किया था और संशोधित लक्ष्य को पार करते हुए हमारे भारतीय रेल में लगे हुए तमाम अधिकारी, कर्मचारी और पदाधिकारी, तो 794 मिलियन टन की लोडिंग हमने की है, यह एक रिकॉर्ड है। जो लोग apprehension करते हैं, जो लोग critic हैं, महोदय, समाज में critic लोग रहते हैं और उनको रहना भी चाहिए, जो दूसरी दृष्टि से देखते हैं। देहात में जो लोग हमको सुनते थे और देखते थे कि जानवर में एक खच्चर होता है और बरसात में जब वह चरने जाता है, घास-पात चरने जाता है, तो फिर वह पीछे घूमकर देखता है और देखता है कि यह तो पूरा हरे का हरा है, तो खच्चर बरसात में कमज़ोर हो जाता है, दुबला जो जाता है। वहीं खच्चर, animal का खच्चर, आदमी वाला खच्चर नहीं, वह खच्चर एक जाति है animal की और गरमी के दिनों में उसी फील्ड में उस खच्चर को छोड़ दिया जाता है और वह पीछे देखता है, तो देखता है कि पूरा साफ है, तो फिर तंदुरुस्त हो जाता है गरमी के दिनों में, बिना खाए हुए। तो यही स्थिति है। भारतीय रेल में बहुत लोग रहते हैं, critic लोग रहते हैं, उनको रखना भी चाहिए और अब तो घोर कलियुग आ गया है। जो प्रपंची है, जो चालू पुर्जा है, जो झूठ बोलेगा, जो ढोंगी है, लटपट बात करेगा, टेलीफोन से सारा दिन पोलिटिक्स कर लेगा, उसको लोग समझते हैं कि बड़ा विद्वान आदमी है, लेकिन गांव का आदमी, आम आदमी, हम लोग जानते हैं और सारे सदन को मैं बताता हूं, बाहर भी बताता हूं कि हम लोग गरीब लोग, अंतिम आदमी, अंतिम समाज से भूख रखकर, प्यास रखकर, भगही पहनकर, भगही ...महोदय, आप तो भगही नहीं समझेंगे, आप केरल से हैं। फटे कपड़े की भगही पहनकर ... (व्यवधान)... आजकल बहुत जगह हो रहा है, फैशन परेड देखते हैं, तो भगही पहनकर हम लोगों ने अपना जीवन बिताया है, हमने वह अर्थशास्त्र पढ़ा है। हम धन्यावाद देते हैं इस अवसर पर सभी रेलकर्मियों को और आप सभी लोगों को, चाहे भाजपा हो, आर.एस.एस. हो, समाजवादी पार्टी हो, सी॰पी॰आई॰ हो, सी॰पी॰आई॰ (एम॰) हो), सारी पार्टियों के सारे लोगों को। ...(व्यवधान)... आर॰एस॰एस॰ तो असली बैकबोन है। तो सभी लोगों ने भारतीय रेल का जो कायाकल्प हुआ है, turn around हुआ है और भारतीय रेल ने यह रिकॉर्ड स्थापित किया है देश और दुनिया भर में, इसकी चर्चा है कि यह किसकी बदौलत हुआ है? यह सारा हमारे अधिकारी, कर्मचारियों की वजह से है। यह वही रेल है। माननीय सदस्यों ने कहा कि रेल लाइन नहीं बढ़ी है, हां, मैं स्वीकार करता हूं कि 25 हज़ार किलोमीटर का ongoing project रेलवे का पहले का, मेरे द्वारा नहीं, ongoing project को, आज भी बहुत projects जिनको मैं regular कर रहा हूं, जिसमें थोड़ा-थोड़ा investment पहले से किया गया, तो यह क्यों लिया गया? Political consideration से लिया गया, राजनीतिक कारणों से लिया गया। सैंक्शन नहीं है और शिलान्यास हो गया, पास हो गया, जनता को बोल दिया गया और हमसे पहले के मंत्री, हमारे साथी लोग करके गए, मैं उनकी आलोचना नहीं कर सकता, उनकी मजबूरी हो सकती है और जो रिमोट एरियाज़ में रेलवे को ले जाने का हमारा लक्ष्य है, जो बैकवर्ड इलाके हैं लेकिन अकेले रेल मंत्री के, हमारे हाथ में वह कलम नहीं रहती है। हम रेल का जो नया सर्वेक्षण कराते हैं, लाइनों का जो विस्तार करते हैं, उसमें हमको सर्वे कराना पड़ता है। सर्वे की रिपोर्ट आती है कि नेगेटिव है या पॉज़िटिव है। क्या रिटर्न आएगा? क्योंकि यह कॉमर्शियल ऑगेनाइज़ेशन है, लेकिन social obligation भी है और दायित्व भी हमारा है। आखिर जब यह रिपोर्ट आती है तो यह रिपोर्ट प्लानिंग कमीशन में जाती है और प्लानिंग कमीशन भी अपना विरोध जता देता है, फिर फाइल को लौटा देता है। फिर इन सब को देखने के बाद केबिनेट की प्राधिकृत समिति में जो हम लोगों की आर्थिक समिति है, उसमें जाता है। हमारे पूर्वजों ने जिस ब्रितानी सरकार को यहां से भगाया था, तब उनके द्वारा 57 हजार किलोमीटर ही लाइन बनाकर छोड़ा गया था। लेकिन अब आजादी के 60 साल के बाद 64 हजार किलामीटर तक हम लोग पहुंचे हैं। यह हमारी उपलब्धि है। अभी जैसा चतुर्वेदी जी बोल रहे थे, अटल जी की तरह नकल करके, चतुर्वेदी जी अटल जी नहीं हो सकते, क्योंकि उनके बोलने का स्टाइल अलग है। वैसे आपके दल में तो बहुत लोग नकल करते रहते हैं। हमारी सारी उपलब्धि को छोड़कर फिर चले जाते हैं ...(व्यवधान)

श्री रघुनारायण पाणि: आपकी भी नकल करने वाले हैं।

श्री लालू प्रसाद : नहीं, आप अच्छे आदमी हैं, आप हमारे पड़ौसी हैं इसलिए हम लोग आपको ज्यादा टोका-टाकी नहीं करते। महोदय, अब जो हमारा नैटवर्क है तथा पहले जो इसकी हालत थी, जो दुर्गति थी रेल की, क्या वह किसी से छिपी हुई है। हर साल भाड़ा बढ़ता था। 60 प्रतिशत गुड्स आज भी बाय रोड जा रही है। माल का सारी जगह लदान करना है, ग्लोबलाइजेशन हुआ है जिससे सारे गेट खुल गए। तमाम मीटर गेज जिनको अब हम ब्रोड गेज कर रहे हैं, डबल लाइन बिछा रहे हैं, जहां माइंस हैं, जहां पोर्ट है, वहां अपनी लाइनों को बढ़ा रहे हैं। जहां सिंगल कंटेनर है या डबल कंटेनर है और ट्रकों को लादने वाला गोवा के इलाके में, कोंकण इलाके में हम चला रहे हैं। यह भारतीय रेल हमको विरासत में मिली है तथा इसमें हमें जो लाइबिलिटी मिली है,

Indian Railways was not in a position to pay the dividend of the Central Government. यहां चिदम्बरम साहब बैठे हुए हैं। आज वे कितना खुश हैं, क्योंकि सही समय पर हम इनको डिविडेंड देते हैं। हमारे शासन से पहले तो कुछ था ही नहीं। पहले समय में इंडियन रेल की bankruptcy हो गई थी जब हमारे साथियों का शासन था। ''डी'' ग्रुप ''सी'' ग्रुप की स्ट्रेंग्थ व उनकी मैन पॉवर घट गई है, अभी जैसा हमारे सी॰पी॰एम॰ के चटर्जी साहब चर्चा कर रहे थे। जब एन॰डी॰ए॰ का शासन था, तो मजबूरी हो सकती है, लाचारी हो सकती है। लेकिन उस समय यह फैसला लिया गया और उस समय के हमारे साथी रेल मंत्री ने सहमति जता दी कि 20 परसेंट पदों को खत्म करो तथा मैन पॉवर को रिडयूज करो। चूंकि तब रेलवे ने डा॰ राकेश कमेटी की रिपोर्ट को मान लिया था, जिसको मैं नहीं मानता हूं। हमको यह स्वीकार नहीं है, क्योंकि हम मेन्युअली काम कराएंगे। हम टेक्नोलॉजी का उतना इस्तेमाल नहीं करते हैं, हमारे जो गैंग मैन हैं, की मैन हैं और जोगेट पर काम करने वाले लोग हैं तो इनकी मैन पॉवर कहां जाएगी। इसलिए महोदय, आप देखेंगे कि शैडयूल्ड कॉस्ट और शैडयूल्ड ट्राइब्स के बारे में हमने संसद को रिपोर्ट दी है। शेडयूल्ड कॉस्ट, शैडयूल्ड ट्राइब्स और ओ॰बी॰सी॰ का जो बैकलॉग है, हमने कहा कि बैकलॉग को पूरा करो। हमने बहाली निकाली और हमारी इच्छा है, वैसे मेरी इच्छा से सब कुछ नहीं होता है, हर राज्य के माननीय सदस्य मांग उठाते है कि राज्य-वार बहाली करो। सुप्रीम कोर्ट ने मना कर दिया कि देश एक है। देश के सब नागरिक कहीं नहीं जाते, उनको अपनी रोजी, रोटी पाने का कम्पटीशन के युग में उनका हक है बिहार का आदमी नीडी है और उसमें अपना दिमाग है, यह पढ़ता है, लिखता है तथा कमीशनों में जाकर कम्पीट करता है, तो लोगों को दर्द होता है कि बिहार का आदमी कैसे आ गया। बिहार के विकास में कोई फेवर बिहार के साथ नहीं है।

अभी वहां हाज़ीपुर में और उदयपुर में साढ़े सात हजार बहाली बड़ी दौड़ धूप करके हो रही है। सभी लोग भाग ले रहे हैं, क्योंकि मंडल कमीशन के तहत शेडयूल्ड कास्ट का, शेडयूल्ड ट्राइब्स का, ओबीसी का और जनरल क्लास का कोटा निर्धारित है। महोदय, यह कानून है कि जो शेडयूल्ड कास्ट का लड़का, अदर बैकवर्ड क्लास का लड़का, ओबीसी का बच्चा अगर मेरिट में आएगा, तो उसकी गिनती आरक्षण कोटे में नहीं की जाएगी। हम किसके लिए हैं। हम उन वंचितों के लिए हैं और हमारा ख्याल वहां रहना चाहिए। हमारे देश में जो आज-कल एक बीमारी फैली हुई है कि भगाओ, भगाओ फालाने को भगाओ। आप किसको भगा रहे हो! आप अपने भाई को मार रहे हो। आज भाई, भाई को गाली देगा! हमारे देश में गाली देगा! देश ऐसे नेताओं के ऊपर चलने वाला नहीं है, इससे हमारा देश टूटने वाला है। जब हम भारतीय रेल में बैठते हैं, तो लगता है कि भारत बैठा हुआ है। भारतीय रेल की हालत बद से बदतर थी। महोदय, आज हमने सिर्फ 25 हजार करोड़ का बजट ही आपके समक्ष रखा है। अगर इसमें कहीं गलती हो, तो आप हमको जरूर बता दें और हमारा कान पकड़ लें हमने जितने भी बजट पेश किए हैं, बड़े पैमाने पर भाड़ा कम करते हुए और कंसेशन देते हुए, हमने चारों बजटों में, 69 हजार करोड़ की सरपलस अर्निंग की है। जब हमारा यह पांच साल का कार्यकाल पूरा होगा और हम जब चुनाव में जाएंगे, तो हमारा ख्याल है कि यह सरपलस हम एक लाख करोड़ तक जनरेट करेंगे। हमने लोकल इंडस्ट्री को प्राथमिकता दी है। जहां दुनिया में लोहे के दाम, सीमेंट के दाम और अन्य सामानों के दाम बढ़ रहे हैं, तो यहां पर कुछ लोग दबाकर के, ब्लैक मार्केट करके, लूट मचा रहे हैं, हमारी यूपीए सरकार ने 60 हजार करोड़ रुपए का किसानों का कर्जा माफ किया है। इस बात को दरकिनार किया जा रहा है। हमने गांवों में प्रधानमंत्री रोजगार योजना से लेकर, गरीबों को PDS से लेकर, गरीबों को मुफ्त राशन और चावल देने का काम किया है। यह व्यवस्था सभी सरकारों को करनी चाहिए। आज मैं यह घोषणा करना चाहता हूं कि महंगाई पर काबू करने के लिए जो भी सुझाव आएगा, भारतीय रेलवे उसे स्वीकार करेगा। महोदय, हमने यह फैसला लिया है कि देश में गेहूं के मामले में buffer stock के लिए हम चावल का एक्सपोर्ट बंद करें और हमने चावल का एक्सपोर्ट बंद किया है। इतना ही नहीं हम दाल पर, नमक पर और तेल पर भारी सब्सिडी

देने जा रहे हैं। हमने यह भी फैसला किया है कि गेहूं का जो buffer stock बनेगा, उसमें भारतीय रेल बढ़-चढ़कर हिस्सा लेगी। जो राशन PDS का है, SFC स्टेट का राशन है और जो FCI का राशन है, हम टॉप प्रायोरिटी देकर, गेहूं का लदान सबसे पहले करना चाहते हैं। आज-कल बिचौलियों की बड़ी चर्चा है, इस forward market ग्रेन्स के मामले में चाहे जो भी हो, हमें इसको खत्म करना पड़ेगा। हमें इसमें से ग्रेन्स को निकालना है। जो Essential Commodities Act बना हुआ है, हमें उस Act पर पहल करनी है। इसलिए हमने फैसला किया है कि हम किसी भी प्राइवेट ट्रेडर्स के गेहूं का लदान नहीं करेंगे। चाहे वह उसको अपने ट्रक से ले जाए। हम अपना buffer stock बनाएंगे। दुनियाभर में आग लगी हुई है। जहां अनाज कम है, तो वहां पर हम आगे बढ़-चढ़कर इसे पहुंचाएंगे, लेकिन ठीक है हम लोग इसमें लगे हुए है। जो इसके white ants हैं, जो इसके कीड़े हैं, जो दीमक लगे हुए हैं, हमारी सरकार के खिलाफ महंगाई में, हम लोगों के अंदर जो white ants हैं, हम इनकी दवाई जरूर करेंगे।

महोदय, हम लोग इसे निश्चित रूप से करेंगे। भारतीय रेल ने 5 प्रतिशत भाड़ा कम किया। हमारी महिलाएं, जो बेटियां हैं, रूरल एरिया की लड़की ग्रेजुएट तक की, ग्रामीण इलाके में बढ़िया कॉलेज नहीं मिलता है, हमने ऐलान किया है, व्यवस्था की है कि हमारी ग्रेजुएट तक जाने वाली जो बेटी है, बेटियों को, नारी शिक्षा को, नारी एजुकेशन को हमको promote करना है। जब तक भारत की बेटी और भारत की नारी साक्षर नहीं होगी, भारत साक्षर नहीं होगा, गोद का बच्चा साक्षर नहीं होगा। इसलिए रेलवे में अपना loss सहते हुए भी हमने इनको ग्रेजुएट तक किया है। हमने सीनियर सिटीजेंस और महिलाओं के लिए लोअर बर्थ पर सीट आरक्षित करने का कम किया है।

महोदय, भारतीय रेल ने पैसेंजर एमेनिटीज़ के लिए कम किया है। जब हम भाड़ा कम कर रहे थे, तो हम पर लोग आरोप लगाते थे और ऊँगली उठाते थे कि यह रेल कैसे चलेगी? आज पैसेंजर ग्रोथ बढ़ा है, रेल की मांगें बढ़ी हैं। हम काठ की सीट पर कुशन सीट, दो इंच की गद्देदार सीट लगा रहे हैं। हम राम जेठमलानी जी को धन्यवाद देते हैं। उन्होंने कहा था कि बेटा, एक काम जरूर करो, और कोई काम हो या न हो। यह जो लैट्रिन गिरता है, पाखाना-पेशाब गिरता है, देश-प्रदेश में सारे लोग रहते हैं, इसलिए इस सिस्टम को खत्म करो। इसको कैसे बन्द करोगे? हमने इसके लिए बजट में 600 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। अगले पांच सालों में, जो ग्रीन लैट्रिन सिस्टम है, जो हमारे प्लेन में soak करता है, वह सिस्टम हम रेलवे में introduce करने जा रहे हैं।

मन्दिर है, मस्जिद है, गिरिजाघर है, गुरुद्वारा है, रेलवे लाइन पर बहुत जगह पर हैं। हम एक भी तोड़ने वाले नहीं हैं। हम एक के साथ भी छेड़छाड़ करने वाले नहीं हैं। हम वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने जा रहे हैं। माननीय सदस्यों और देश के इकोनॉमिस्ट्स, जानकार सारे लोगों का कहना है कि नेशनल रेलवे लैंडलॉर्ड है। हमारे पास सेना के बाद दुनिया की जमीन है, जहाँ पर अतिक्रमण है। जहाँ स्टीम इंजन थी, जहाँ लोको था, जहाँ वर्कशॉप था, सब बन्द पड़े हुए हैं। वहाँ जो बहुत सी कॉलोनियाँ थीं, सब बन्द पड़ी हुई हैं। इसलिए यह सुझाव था कि इसका commercial exploitation होना चाहिए। इसलिए IRSDC बनी थी और बजट होटल बनाने का काम होना है और surplus land का commercially exploit होना चाहिए। बड़े पैमाने पर करोड़ों लोग, जो इस देश में migrate करते रहते हैं, गरीब लोग झोपड़ी बना कर साइंस पर बसे हुए हैं, हमारी जमीन में बसे हुए हैं। बसे हुए तो हैं, गाड़ी आने के पहले खटिया लगा कर उसी पर पड़े हुए भी हैं। हमारे रेलवे के कर्मचारी, अधिकारी किस मुसीबत में रेल चलाते हैं, हम सबको विचार करना चाहिए। हम रेल चलाते हैं। हमने जरूर कहा कि जहाँ रेलवे का विकास शुरू हो, वहाँ रिक्वेस्ट करते हैं कि झोपड़ी हटा लो, झोपड़ी अलग कर लो, हमें रेलवे का प्लेटफार्म बनाना है, लाइन का विस्तार करना है। हम तो किसी को मारेंगे नहीं, हम तो गोली नहीं मारेंगे। हमारी नीति है, हमारा यह संकल्प है कि कोई आदमी ऐसा नहीं समझे कि हम इन सब जमीन पर गरीब आदमी के लिए कोई महल बनवा देंगे। नहीं, हम ऐसा नहीं कर सकते। यह रेलवे का काम नहीं है। Commercial exploitation हो सकता है और हो रहा है। यह करना है। यह काम किसका है? यह राज्य सरकार का काम है। अपने नागरिकों के लिए पीने का पानी, लैट्रिन का इंतजाम और मकान — रोटी, कपड़ा और मकान — ये जो जरूरत की essential चीजें हैं, यह राज्य सरकार का दायित्व है। फिर भी हमारी जमीन पर बड़े पैमाने पर जो लोग अतिक्रमण करके बसे हैं, उनके लिए रेलवे पैसा देती है, राज्य सरकार को पैसा देती है कि यह पैसा लीजिए और इनको ले जाकर अपनी जगह पर बिठाइए, इनको बसाइए। इतना पैसा, 35 हजार रुपया। चिदम्बरम जी को धन्यवाद कि उन्होंने accept कर लिया। वे pro-poor आदमी हैं। बेकार में लोग चिदम्बरम जी की आलोचना करते हैं। यह आदमी ठीक है।

हम इन्दिरा आवास योजना में 35,000 प्रति यूनिट दे रहे हैं। और उस सबके अपग्रेडेशन के लिए अलग से पैसा जो भारत सरकार से मिल रहा है, वह राज्यों का दायित्व है। केन्द्र की आलोचना करने में राज्य अव्वल दरजे में आ रहे हैं और

हर बात को केन्द्र सरकार के ऊपर डाल देते हैं। यह फैडरल सिस्टम है और हमें हर समस्या का समाधान मिल-जुल कर ही करना है, फिर भी हम इसे आगे बढ़ा रहे हैं और इन चीजों को कर रहे हैं।

बहुत-से लोग बोलते हैं कि आपने बिहार में तो बहुत-सी गाड़ियां दे दी। यह ठीक है कि हमने बिहार में गाड़ियां दे दी। लेकिन अगर हमने वहां पर 100 पैसेंजर गाड़ियां दी होतीं, तब तो यह बात समझ में आती कि बिहार में गाड़ियां दे दी हैं। बस एक जगह से गाड़ी निकलती है तो हंगामा हो जाता है। कितने राज्य ऐसे पड़े हैं, जहां एग्जिस्टिंग लाइनें सेचुरेटिड हो गई हैं, उनमें ह्यूज कंजैशन है। उसके लिए जो हमारे अनिंग हॉर्स हैं-गुड्स ट्रेन्स, उन्हें हमें लूप लाइन में ठेलना पड़ता है कि तुम वहां पर ही रुको क्योंकि वहां से लोकल रेल को पार करना है, गाजियाबाद से आने वाली रेल को पार करना है, पलवल से आने वाली रेल को पार करना है, आगरा से आने वाली रेल को पार करना है। इस तरह वह गाड़ी वहां फंस जाती है और लेट हो जाती है और अगर रैलवे के कर्मचारी ने किसी दूसरी गाड़ी को आगे बढ़ाया, फिर तब तो पत्थर मारे जाते हैं, "मारो पत्थर, चलाओ गोली" यह सब होने लगता है। डेमोक्रेसी में, लोकतंत्र में हम लोगों को सब चीजें बरदाश्त करनी पड़ती हैं।

महोदय, गाड़ियों की मांग बढ़ती जा रही है, इसके लिए हम चारों तरफ टर्मिनल बना रहे हैं। एक टर्मिनल आनन्द विहार में बनाया जा रहा है, एक टर्मिनल हम द्वारका के पास बना रहे हैं, साथ ही साथ कई स्थानों पर हम वर्ल्ड क्लास स्टेशन भी बना रहे हैं। देश में चुने हुए स्थानों पर यह स्टेशन बन रहे हैं, ताकि हम यह महसूस कर सकें कि भारत किसी से पीछे नहीं है। हम यह सब चीजें कर रहे हैं ताकि लोगों को बीते कल की रेल और मनमोहन सिंह जी के शासन की रेल में ईमानदारी से फर्क लगे। देश की जनता फर्क लगा भी रही है। देश की जनता प्रबुद्ध है, होशियार है, उसनें भारतीय रेल को पहले भी देखा है और आज भी देख रही है।

हमने देखा कि आज गाड़ियों में बहुत भीड़ हो रही है, इसलिए हम 40-40 कोच की गाड़ियां बना रहे हैं और इसके लिए हम नये कोच बना रहे हैं। नये कोच बनाने के लिए नई फैक्ट्रियां लगा रहे हैं। हम रायबरेली में कोच की फैक्टरी बनाना चाहते थे, लेकिन मायावती जी ने कह दिया कि हम उसके लिए जमीन ही नहीं देंगे। यह बात तो ठीक नहीं है। अगर जमीन नहीं देंगे तो फिर प्रधान मंत्री जी के कैंडीडेट कैसे होंगे, फिर इसके लिए तो हमें सोचना पड़ेगा, ऐसे में देश में तरक्की कैसे होगी? हमारे छोटे भाई, नीतीश कुमार अलग हैं, वह तो वहां पर इंडस्ट्री इत्यादि का कुछ काम कर नहीं पाए, लेकिन अब वह देखते हैं कि कोच के, लोको के और इंजन के इतने प्रोजेक्ट हैं, अरे भई, इसी को विजन बोलते हैं। इन ट्रेनों के लिए हमें बहुत से चक्के भी चाहिए, इसके लिए केरल में चक्के के कारखाने लग रहे हैं। छपरा में इलेक्ट्रिकल इंजन का कारखाना लग रहा है। फिर जब फ्यूल की बात आती है तो आपके पास तेल कहां है ...(व्यवधान)...

श्री विजय कुमार रूपाणी: इसके लिए हम गुजरात में जमीन देंगे, साथ ही पानी भी देंगे, बाकी सब चीजें भी देंगे। आप गुजरात में इसकी फैक्टरी खोलिए।

श्री लालू प्रसाद: किस चीज के लिए?

माननीय सदस्य: यह कोच की फैक्टरी के लिए बात कर रहे हैं।

श्री लालू प्रसाद: उसके लिए तो अब हम अगले बजट में बताएंगे, अब तो आप लेट हो गए। पहले आप इसके लिए क्यों नहीं बोले?

जमीन टाइम पर न मिलने से यह काम रुक जाता है। लैंड के लिए, एनएचआई के लिए हम लोगों ने कानून तो बना दिए, लेकिन उनको ले कर बहुत मुश्किल हो जाती है। जो इम्पॉर्टेंट प्रोजेक्ट हैं, उनकी समय सीमा होती है, लेकिन इसी बीच में सीमेंट का दाम बढ़ गया, स्टील का दाम बढ़ गया, इसलिए बहुत जगह पर कॉन्ट्रैक्टर बोलता है कि अब हम काम नहीं करेंगे। इस बारे में हम लोगों को सोचना होगा, इसके लिए हम प्रधान मंत्री जी से भी मिलेंगे। इस तरह तो हमारे सभी प्रोजेक्ट रुक जाएंगे, जिससे हमारा काम बीच में ही रुक जाएगा।

हम सभी लोगों को एक और बात का ध्यान भी रखना होगा कि हम अपनी खदानें खाली कर रहे हैं, लेकिन दुनिया अपनी खदाने खाली नहीं कर रही है, क्योंकि हम आयरन ओर बाहर भेज रहे हैं। मैं तो केवल इसके कुछ मोटे-मोटे बिन्दु ही बता रहा हूं, क्योंकि इस पर मैं कुछ अधिक बोलना नहीं चाहता हूं। हमारे यहां से जो आयरन ओर एक्सपोर्ट हो रहा है, जिस दिन उस पर 15% कस्टम ड्यूटी लग जाएगी, उसी दिन लोकल इंडस्ट्री को बढ़ावा मिल जाएगा और लोहे का जो झंझट है, वह खत्म हो जाएगा। बाद में देखा जाएगा कि इसका एक्सपोर्ट हो या नहीं हो।

महोदय, महंगाई हो, प्राकृतिक आपदा हो या अन्य कोई समस्या हो, भारतीय रेल के कर्मचारी लगातार सेना की तरह, युद्ध स्तर पर काम करते हैं। आगे हमें रेल को बहुत सुन्दर बनाना है, साफ-सुथरा बनाना है, नीट एंड क्लीन बनाना है।

पहले भोजन मिट्टी के चूल्हे पर, उसको लीप के, पोत के और आंगन को बढ़िया से बुहार के बनता था। अब गैस पर खाना बन रहा है। हमारे घर में बेटी पूछती है, राबड़ी देवी भी पूछती हैं कि शाम को क्या खाना बनेगा। तब शाम को मेरा क्या टेस्ट है, वह prescription हम बताते हैं ...(व्यवधान)... आप पहले मेरी बात तो सुनिए। आप खाना में क्या खाइएगा, क्या बनेगा? तब हम बोलते हैं कि आलू चार फॉक चीर के और लहसुन, धनिया और सरसों पीस के, पंचफोरना के छौंक लगा के, आम के अचार डाल के, दाल में महंगाई है, इसलिए झोरदार आलू की सब्जी बनाइए, मछली का मसाला डाल कर ...(व्यवधान)... हम लोगों के देश में 20 तरह के विकल्प हैं।अंग्रेज सब दाल नहीं खाते हैं, बाहर के लोग दाल बहुत कम खाते हैं, लेकिन हम सब different kinds के दाल खाते हैं।

महोदय, रेल में रोज 1 करोड़ 70 लाख आदमी travel कर रहे हैं। हम खुद वहां गए थे। जहां पर भोजन बनता है, वहां air-condition नहीं था। वहां सबों का पसीना गिर रहा है। बड़ा भारी हौदा-जैसा रखे हुए हैं। हमने पूछा कि इसमें क्या बन रहा है, तो बताया कि इसमें सूप बन रहा है। बताइए, घर का सूप और हौदा का सूप! जो कारीगर है, उसका जो टेस्ट होगा, उसी तरह तो वह बनाएगा। हम लोगों का टेस्ट भिन्न-भिन्न तरह का है, तो साउथ इंडियन ब्रदर्स के लिए हमने कहा है कि साउथ इंडियन फूड उधर बनाओ और बिहार तथा उत्तर प्रदेश के लिए इधर से जो गाड़ियां जाती हैं या जो गाड़ियां कोलकाता जाती हैं या जो गाड़ियां नॉर्थ-ईस्ट जाती हैं, उनमें, राजधानी में, 50 तरह के आइटम मत बनाओ। उसमें तरह-तरह के आइटम्स को कागज में लपेट के दिया जाता है। इसे देखा गया होगा। क्या है भाई? तो यह लट्टो है, यह आलू का है, यह चाउमिन है, यह कोई फ्राई है। अगर आप सावधानी से नहीं चबाइएगा तो दांत ही टूट जाएगा। इसलिए हमने कहा कि आइटम को खत्म करो। अगर बनाना है तो भात और मछली, झालमुरही, कोलकता के लोगों के लिए झोरदार और बिहार तथा उत्तर प्रदेश के लिए भात, दाल, तरकारी, शुद्ध घी दो चम्मच उसमें गरम कर के उसमें डालो और आलू का चोखा दो। इसी तरह से खाना का prescription हो। लेकिन हम आप सब लोगों की तरह से आग्रह करते हैं कि ...(व्यवधान)...

श्रीमती माया सिंह: सर, वहां भोजन में मक्खी और बाल भी निकलते हैं ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: वह तो निकल जाता है, चूंकि खाना बनाने वाला आदमी जब अपना माथा खुजाएगा, तो कुछ तो उड़ के उसमें जाएगा। हम उसको देखेंगे ...(व्यवधान)... घर में भी बहुत बार ऐसा हो जाता है। भाग-दौड़ में यह हो जाता है, क्या कीजिएगा, लेकिन हम उसको ठीक कर रहे हैं। उसको तो avoid करना पड़ेगा, पकड़ना पड़ेगा। ...(व्यवधान)...

श्रीमती माया सिंह: सर, आप लम्बित योजनाओं के बारे में भी ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: हां, लम्बित योजनाओं को हम प्रायरिटी देकर take-up कर रहे हैं, उसको हमने छोड़ नहीं दिया है और यह सब हम पूरा कर देंगे। यह पूरा होगा तब आप लोग संतुष्ट हो जाएंगे। ग्वालियर से जिस गाड़ी के बारे में आपने कहा है, उसमें बीच में सिंगल लाईन पड़ता है उसकी timing को हम readjust कर देते हैं। ग्वालियर की जो आपकी समस्या है, बारह घंटे की जो बात है, तो इसके लिए हम लज्जित हैं। उसको हम ठीक करेंगे और हम उसको time-table के अन्दर रखेंगे। बीच में और भी गाड़ियां आती-जाती रहती हैं। आगरा में भी गाड़ी का जो 5 किलोमीटर का कहा गया है, वहां washing pit नहीं है, हम उसको देख रहे हैं।

महोदय, हम भारतीय रेल का प्लेटफॉर्म ऊंचा कर रहे हैं। एक-एक सौ करोड़ रुपए हरेक जी॰एम॰ को दिए गए हैं, passenger amenity मद में। प्लेटफॉर्म को raise करो, washing pit ठीक करो। वह जो पैखाना गिरता है, उसको पाइप लगा कर उसको साफ कराओ। वह एकदम साफ रहे। अब वह सीमेंटेड है, पहले काठ वाला था। लम्बा प्लेटफॉर्म बनाओ और उसे ऊंचा भी बनाओ। प्लेटफॉर्म नीचा है और गाड़ी ऊंची है, यही तो हमको liabilities में मिला था। हमने सारी जगहों पर सारे अधिकारियों और पदाधिकारियों को, जिसको जहां काम हो, उसको काम दिया कि आप अपना-अपना काम देखो और कहीं भी evasion को नहीं आने देना। यह कोई जादू हुआ है या टोना हुआ है? ये सारी potentiality पहले से ही रेल में थी, जो अभी निकाली गयी है। इसे सब लोग जानते होंगे। रेल के भाई भी जानते हैं और जो रिटायर कर गए वे भी जानते हैं।

महोदय, ये सारी potentiality हमारी भारतीय रेल में थी और यह तो अभी शुरुआत है। Huge congestion है, इसलिए dedicated freight corridor है। यहां के लोड को उठाकर हम शिफ्ट करना चाहते हैं। हम डबल लाइन बनाने जा रहे हैं और लुधियाना से हावड़ा तक जाने वाला जो कानपुर तक का, उसका समूचा हमारा टेंडर वगैरह फाइनल हो रहा है। इस काम के लिए पहले से जमीन चाहिए और जमीन की भी हमारे सामने प्रॉब्लम नहीं है। रेल लाइन के दोनों तरफ हमारी अपनी जमीन है। जहां शहर पड़ेगा, शहर को नहीं तोड़ेंगे, उस रूट पर रहने वाले लोग सुन लें, उस शहर को हम बाइपास कर देंगे और हम इस लाइन को dedicated freight corridor, Eastern corridor और western corridor, दिल्ली से मुंबई हम फर्स्ट फेज में करने जा रहे हैं। इस में जापान के प्रधान मंत्री जी की अपने प्रधान मंत्री जी से बात हुई थी। उनकी भी कुछ शर्त थी, इसलिए उनसे भी समय-सीमा के अंदर ये दोनों लाईस बनाने के बाद हमने अपनी और feasibility को चेन्नई टु मुंबई और चेन्नई से हावड़ा, ये dedicated freight corridor होगा और इसी लाइन पर, वेस्टर्न कॉरीडॉर पर इंडस्ट्रियल हब होगा।

महोदय, इंकलाब जिंदाबाद मुर्दाबाद लगाने से ब्रेड नहीं आएगा। वह आसमान से नहीं आएँगा, आएगा तो इंफ्रास्ट्रक्चर से आएगा। इंफ्रास्ट्रक्चर में रेल, हाइवे, जहाज और पोर्ट। यही हमारी यू॰पी॰ए॰ सरकार का thrust है, यही प्राथमिकता है दुनियाभर में। बिजली भी प्राथमिकता है। अगर ये चार चीजें नहीं हैं तो यह huge population, 1 अरब 10 करोड़ की आबादी वाला भारत कहां आएगा? इसलिए हमारी सरकार का इस पर thrust है और हम इस काम को तेजी से लागू कर रहे हैं।

महोदय, स्वर्गीय इंदिरा गांधी को भारत की मिट्टी से लगाव था और उन्होंने भारत की संस्कृति को समझा था। वह भारत की बहादुर महिला थी। उन्होंने देखा था, अपने कलाकारों को देखा था, अपने हुनर को देखा था और आपको मालूम होगा महोदय, मिथलांचल का इलाका जो बिहार का है, वहां की जो मधुबनी पेंटिंग है, उसको राष्ट्रीय ही नहीं अंतर्राष्ट्रीय मैप पर ख्याति प्राप्त है। मधुबनी के कलाकार, मधुबनी का खादी का कपड़ा प्रसिद्ध है। महोदय, ट्रेन में वह जयंती जनता एक्सप्रेस चली थी, उसमें अंदर पेंटिंग और बाहर पेंटिंग को देखकर पैसेंजर का मन प्रसन्न हो जाता था। उसको हम हौसला देते थे। हम ऐलान करते हैं कि जो हमारी संस्कृति लुप्त हो रही है, पूरे देश की सारी ट्रेनों में मधुबनी पेंटिंग और वहां के हुनर जानने वाले लोगों को हम इंट्रोड्यूस करने जा रहे हैं। एक गाड़ी बची हुई थी, उसको भी लाकर दिल्ली में पार्किंग किया है और राज्य के पुराने ट्राइबल इलाके की भी जो पेंटिंग होगी, उसको हम भारतीय रेल के डिब्बों में अंदर और बाहर सजाएंगे ताकि लगे कि यह हमारी भारत की गाड़ी है।

माननीय सदस्यों की मांग पर यह गाड़ी अभी मैत्री एक्सप्रेस कोलकाता से ढाका 14 अप्रैल को चालू की गयी। उसे हरी झंडी दिखायी गयी और जो हमारे पड़ोसी बांग्लादेश है, पाकिस्तान है, नेपाल है और श्रीलंका है, अगर पड़ोसियों से हमारे संबंध अच्छे नहीं हैं, तनावपूर्ण हैं, अगर tension है तो कोई भी देश आगे कैसे बढ़ सकता है? जहां हम मुंह फुलाए बैठे थे इनके शासन में, हम धन्यवाद देते हैं, अटल जी ने बस चलायी थी, लेकिन वह नहीं चली। हम लोग पाकिस्तान में गए थे, वहां सब लोगों से मिले थे और हम लोगों ने कहा था व्यापार शुरू कीजिए। यह जो घास, पतवार जमा हुआ है, इस लाइन को चालू कीजिए। थार एक्सप्रेस और यह समझौता एक्सप्रेस को चालू किया गया और अभी बांग्लादेश से जोड़कर, हमारे पड़ोसियों के अंदर जो तनाव है... यह तनाव रिड्यूस करने में एक कड़ी का काम, एक लिंक का काम भारतीय रेल के माध्यम से हमने शुरू किया है।

महोदय, सदन की मांग पर मैंने 9 अतिरिक्त नई ट्रेन, 2 गाड़ियों के विस्तार, 5 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की भी घोषणा की थी। माननीय सदस्यों की मांग पर अमरावती-नागपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस एवम् अमरावती-सूरत फास्ट पैसेंजर एवम् कानपुर से काठगोदाम तक नई ट्रेन शुरू करने का निर्णय लिया है।

महोदय, 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान परिवहन बाजार में जबरदस्त बढ़ोतरी होने की संभावना है। इस योजना के अंत तक रेलवे को लगभग 1,100 मिलियन टन माल ढुलाई एवम् 8,400 मिलियन से भी अधिक यात्री परिवहन क्षमता की आवश्यकता होगी। इन लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए रेलवे को अपनी अवसंरचना का विस्तार एवं आधुनिकीकरण करना होगा, इस दिशा में उठाये जाने वाले कदमों का जिक्र हमने अपने बजट-भाषण में किया था। इनमें उच्च घनत्व वाले नेटवर्क में सुधार, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण, कोयले के अधिकांश मार्गों को 25 टन एक्सल लोड वाली ट्रेन के उपयुक्त बनाने, पोर्ट ट्रैफिक के लिए मिशन 300 मिलियन टन, स्टील उद्योग के लिए मिशन 200 मिलियन टन सीमेंट उद्योग के लिए मिशन 200 मिलियन टन, कंटेनर व्यवसाय के लिए मिशन 100 टन इत्यादि प्रमुख हैं। इसके अतिरिक्त रोलिंग स्टॉक का आधुनिकीकरण एवं क्षमता में विकास, नई वैगन लीजिंग पॉलिसी, नई वैगन निवेश योजन, विद्युतीकरण एवं उच्च स्तरीय स्ट्रेटजिक बिजनेस यूनिट के गठन जैसे कदम भी हम लोग उठा रहे हैं।

महोदय, माननीय सदस्यों को मैं फिर आश्वस्त करता हूं कि हम कोई अंधाधुंध निजीकरण के पक्ष में नहीं हैं। भारतीय रेलवे को किसी भी कीमत पर निजी क्षेत्र में नहीं जाने देना है और न ही जाएगा। हां, हमारा भारतीय रेलवे का जो कोर सेक्टर है, इसमें नो एंट्रेन्स, लेकिन सर्टेन एरिया में जैसे वर्ल्ड क्लास स्टेशन है, कंटेनर सर्विसेस है, वेयरहाउसिंग है, ज डिपार्टमेंट को देकर काम करते हैं, उसमें पीपीपी जो है, उसमें हम भागीदारी इन्वाइट करते हैं। कंटेनर में लोग आए हैं लेकिन कोर सेक्टर जो भारतीय रेल का हमारा है इसमें No entry. There is no retrenchment of employee. जो हमारे कुली भाई हैं, कुली भाइयों की रोजी-रोटी का है, जब हम एक्सेलेटर लगाने जा रहे हैं। रेलवे स्टेशनों का 'ल क्लास स्टेशन हम बनाने जा रहे हैं। पहले पैसेंजर्स बहुत सामान लेकर चलते थे, पेटी के ऊपर पेटी लेकर जाते थे, ल लेकर जाते थे, ओढ़ने-बिछाने के लिए लेकर जाते थे, कुली भाइयों को ज्यादा सामान उठाने को मिलता था, अब बहुत कम सामान लेकर आदमी जाता है और यदि ले भी जाता है तो सूटकेस लेकर चलता है, उसमें भी नया टेक्नोलोजी वाला सूटकेस मिल गया है जो रस्सी से लेकर खींच कर चलता है। जो कुली हैं, जो 50 साल से ऊपर की उम्र वाले हैं, बूढ़े लोगों की लिस्ट अलग हम बनवा रहे हैं और 50 साल तक के जो हैं, उनकी अलग बनवा रहे हैं। दो महीनों के अंदर यह लिस्ट बनेगी। जो गैंगमैन, लाइनमैन हैं, पूरा रेल में हमने डयूटी कराना है, अनमैन्ड गैट को हमको खत्म करना है, जो 25 हजार अ गेट हैं, जहां रन-ओवर हो जाता है आदमी। ये सब काम हैं। समय-समय पर आपके जो भी सुझाव आएंगे, हम उनको देखेंगे।

महोदय, मैं यहीं अपनी बात समाप्त करता हूं और सदन से अनुरोध करता हूं कि वे रेलवे की अनुदान मांगों तथा संबंधित विनियोग विधेयक लोक सभा को लौटाने के लिए अपनी स्वीकृति प्रदान करे। इसको लौटाएं, इसको पास करें। बाकी हमसे मिलकर अपनी-अपनी स्कीम पास कराएं।

श्री विजय कुमार रूपाणी: उपसभाध्यक्ष जी, हमने वेस्टर्न रेलवे का मुख्यालय अहमदाबाद में किए जाने की मांग की थी। इसे आप अहमदाबाद कर दीजिए।

श्री लालू प्रसाद: उसमें पहले सभी राज्यों से बात करेंगे। यह बिरनी का खोता है। ...(व्यवधान)... अब आप सुन लीजिए, किस राज्य का कितना हिस्सा था, कहां था, नहीं था, वह आपको बाद में समझा देंगे। नए, अभी आए हैं ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The question is:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2008-09 for the purp Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): We shall now take up clause-by-c consideration of the Bill.

Clauses 2, 3 and the Scheduled were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं:

कि विधेयक को लौटाया जाए।

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The House stands adjourned to meet at 11.00 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at thirty-six minutes past five of the clock till eleven of the clock on Wednesday, 23rd April, 2008.

GMGIPMRND—3802RS—24.3.2009